

# NEPTUNUS

## MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

48e jaargang - 48e année nr 280/3e trimestre - 3e trimestre 2005

ION

8

Traditions Anglo-  
Belges

Admiraalszaal  
Officiersmess  
Marine

Un bateau  
re-nommé...  
Chien Vert!

Roro-trafiek blijft ex-  
pansief in Oostendse  
haven





## "NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

48e jaargang - 48e année  
nr. 280 - 2005/3



**Uitgever - Editeur**  
VZW Neptunus ASBL  
BP 17, 8400 Oostende  
Tel/Fax: 059/80.66.66  
E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

**Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue**  
Ph. Cornez - Aimé Liebaertstraat, 24 - 8400 Oostende

**Hoofredacteur - Rédacteur en chef**  
J.-C. Vanbostal

**Lay-out**  
K. De Deyne

**Vertaling, verbetering - Traduction, correction**  
J. Boesmans

**Publiciteitswerving - Service publicité**  
C. Cappon

**Raad van Beheer - Conseil d'Administration**

**Erevoorzitter - Président d'honneur:** J.- C. Liénart  
**Voorzitter - Président:** Ph. Cornez  
**Penningmeester - Trésorier:** J.- P. Falise  
**Secretaris - Secrétaire:** N. Vansteenkiste  
**Beheerders - Administrateurs:** G. Busard,  
C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat,  
D. Henrard, A. Jacobs, L. Naessens, F. Philips, H. Rogie,  
J.- C. Vanbostal, M. Van Bussel, P. Van Damme,  
E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

### Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

**Prijs per nummer / Prix par numéro**  
€ 4,50

**Jaarabonnement (4 nummers)**  
**Abonnement annuel (4 numéros)**

**Gewoon lid / Membre ordinaire**  
€ 15,00

**Steunend lid / Membre protecteur**  
€ 20,00

**Weldoener / Bienfaiteur**  
€ 30,00

**Abonnement buitenland**  
**Abonnement étranger**  
€ 33,00

Te storten op rekening  
A verser au compte  
473-6090311-30  
van / de Neptunus Oostende

*Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.*

*Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.*

*Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.*

*Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.*

*Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.*

*Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.*

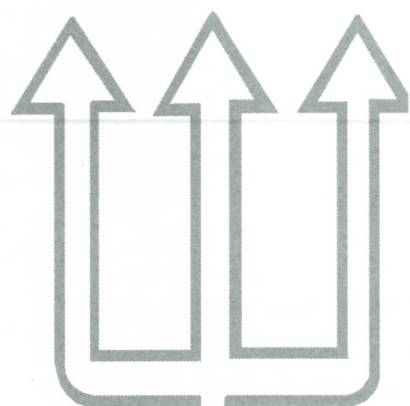
**ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende**  
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers  
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

**Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable**  
Jean-Claude Vanbostal - Maalsesteenweg, 157 b 2  
8310 Brugge

**Druk / Impression:** Vanden Broele nv/sa, B 8000 Brugge

**Kaft / Couverture:** Foto / photo: Freddy Philips ©





# INHOUD

# SOMMAIRE

<b>Traditions Anglo-Belges</b>	
par CPV (hre) J.-C. Liénart	131
<b>De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (I)</b>	
door R. Thys	134
<b>Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVII)</b>	
par A. Delporte	137
<b>Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (IV)</b>	
door IOM (b.d.) H. De Scheemaeker	141
<b>Visite inédite à Zeebruges: le LPD - HMS Bulwark</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	146
<b>Admiraalszaal Officiersmess Marine</b>	
door KTZ (R.Hr.) J.-C. Liénart	149
<b>Bicentenaire de la bataille de Trafalgar</b>	
par G.A.H. Toremans	153
<b>Info Marine</b>	
door/par J.-C. Vanbostal	165
<b>Les marinières Joseph Godu et Jean De Ruyck, résistants belgo-français de 1940</b>	
par D. Henrard	175
<b>Maritiem panorama</b>	
<b>Roro-trafiëk blijft expansief in Oostendse haven</b>	
door H. Rogie	177
<b>Le port d'Ostende poursuit ses travaux de rénovation</b>	
par H. Rogie	178
<b>De haven van Zeebrugge: Jaarresultaten 2004</b>	
door T. Slabbynck	179
<b>Resultaten 2004 van de havens in de range Le Havre-Hamburg</b>	
door T. Slabbynck	181
<b>Un bateau re-nommé ... Chien Vert!</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	184
<b>Boekbesprekingen</b>	
door F. Neyts	186
<b>Kroniek van het personeel - Chronique du personnel</b>	189
<b>Aanleggen van vreemde militaire schepen in België</b>	
<b>Escales de navires militaires étrangers en Belgique</b>	190





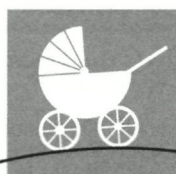
*Sociale Dienst*

*Service Social*



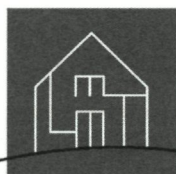
*Kinderdagverblijven*

*Crèches*



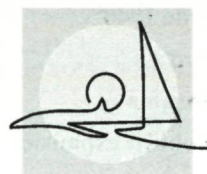
*Huisvesting*

*Logements*



*Vakanties*

*Vacances*



*Welfare*



*Commercial*



Een greep uit de diensten van  
**DE CENTRALE DIENST voor  
SOCIALE en CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de  
**L'OFFICE CENTRAL d'ACTION SOCIALE  
et CULTURELLE**

van het Ministerie van Defensie

Voor alle verder informatie kunt u  
terecht bij de Directie Evaluatie -  
Public Relations

du Ministère de la Défense

Pour tous renseignements  
complémentaires adressez-vous  
à la Direction Evaluation-  
Relations publiques

**CDSKA**

Kwartier Koningin Astrid  
Bruynstraat 1 - Blok F0 - 1120 Brussel

**OCASC**

Quartier Reine Astrid  
Rue Bruyn 1 - Bloc F0 - 1120 Bruxelles

BELGACOM: 02/264 60 58 - 60

BEMILCOM: 9 2820 ext. 6058 - 6061

FAX: 02/264 60 59

e-mail: [infocom@cdsca.be](mailto:infocom@cdsca.be)  
[infocom@ocasc.be](mailto:infocom@ocasc.be)

**.be**



# TRADITIONS ANGLO-BELGES

Après avoir écorné et démystifié au cours de notre précédente contribution\* à l'histoire des uniformes portés par nos Jantjes dans la Royal Navy, les légendes tenacement accrochées au 'Nelson das', à la 'boucle de Nelson' des galons des officiers, aux trois victoires de l'amiral Nelson rappelées par les trois raies blanches des cols marins, aux sept plis du pantalon pattes d'éléphant représentant symboliquement les sept océans sur lesquels flotte le White Ensign (le sait-on encore: North Atlantic, South Atlantic, North Pacific, South Pacific, Indian Ocean, Arctic Ocean et Southern Ocean, que nous appelons l'Antarctique), avec malice mais sans médire, ni même nier l'évidence de l'utilité de ces traditions chargées d'un symbolisme générateur de fierté nationale et d'esprit de corps auxquels je reste très sensible, je vais aujourd'hui vous parler de ces traditions britanniques que nous avons ramenées en 1945, dans nos kitbags, au retour d'Angleterre.

Il y a tout d'abord tout le vocabulaire anglo-belge dont nos officiers formés à la Marine française n'ont pu se débarrasser, malgré leurs efforts constants pour remplacer le réveil par 'Branle-bas' et la fin du travail par le 'Dégagé' –et autres expressions du parler de la Royale–; il y a des mots qui collent à notre sabir à nous. Ah oui, 'sabir' est le mot qui désigne en français le mélange des langues méditerranéennes qui fait là-bas le parler des marins; chez nous on devrait plutôt dire: le 'neder-fran-glais'. Exemple: 'Stand by, Kurkezakken à l'arrière', ce qui veut dire: 'Paré à mettre des défenses à l'arrière', ordre de précaution lancé par le 'Number



One' voyant que le commandant va manoeuvrer! 'Number One', voilà le mot qui désigne chez nous le commandant en second; dans la Marchande c'est 'Den Eerste', qui vient de 'Eerste Stuurman'.

Le 'wardroom' –qui vient de 'wardrobe room' (wardrobe = garde-robe), le magasin où les officiers rangeaient leurs vêtements et autres possessions personnelles– c'est le carré des officiers; aujourd'hui, vu l'influence grandissante du parler 'kaki', on a tendance à dire 'le mess'. Bien que mess soit anglais, ce mot désigne à la Royal Navy les postes d'équipage: ainsi y a-t-il à bord des navires anglais le 'stokers' mess' (mess des chauffeurs) et on y 'pipe' 'Messman to the galley' (Messman, à la cuisine). Le 'pipe' c'est le sifflet de manoeuvres, ce bel instrument si propre à la Marine et qu'on ne voit utiliser nulle part ailleurs; en anglais on l'appelle le 'Bosun's pipe' ou 'Bosun's whistle', le bosun (prononcez boz'n) ou boatswain étant le sous-officier, chargé à l'origine d'un

canot, qu'on appelle chez nous, indifféremment en français et en néerlandais, le 'bootsman', 'bosco' étant le terme propre. Tout comme d'ailleurs le 'coxswain' (prononcez cox'n) qui était le maître chargé de prendre la barre du navire ou d'un canot; l'usage veut que ce soit le coxswain qui prend la barre dès que la manoeuvre devient un peu 'tricky' –donc lorsqu'on sort d'un port ou y rentre–, qu'on va exécuter des manoeuvres de flotte –un peu genre carrousel de cavalerie– et que le commandant veut prendre toutes les précautions utiles à la bonne marche de la manoeuvre et à sa réputation.

Il y a bien sûr les noms des vêtements que l'on portait dans la Navy: le 'cap' pour le béret, le 'jersey', 'le jumper', le 'pilot jacket' qui est caban en français et l'oilskin'. Et évidemment le 'duffel coat', qui en ce temps-là était porté par tous les marins; nous en tirions gloire parce que, revenu en 1945 dans les bagages de la Navy, ce vêtement nous rappelait que depuis le moyen-âge il était confectionné dans un lainage tissé et foulé dans le village de Duffel près d'Anvers.



\*Crf. Neptunus, 1er trimestre 2002 - n° 266.



Outre les termes d'habillement est restée chez nous la manière à l'anglaise de passer au rapport. Pour toute faute de discipline le coupable est déféré au jugement du Number One, qui se tient debout, casquette sur la tête et en uniforme n°1, derrière un haut pupitre sur lequel est ouvert le registre des punitions. A gauche de l'officier, perpendiculairement à lui, se tient le coxswain qui donne l'ordre au coupable de saluer le 1er Lieutenant, puis d'enlever son béret – 'Kap af' ou 'Béret bas' – qui s'enlève du bras gauche passé par-dessus la tête et se coince par le bras gauche contre la hanche gauche. Puis le coxswain énonce l'objet de la délinquance, par exemple: «Matelot Untel, étant de permission de minuit est rentré à 01h15 du matin, soit un retard de 1 heure et 15 minutes». Le 1er Lieutenant demande alors au coupable ce qu'il a à dire pour sa défense et après l'avoir entendu, il prononce la sentence, par exemple: «Deux heures trente de travail supplémentaire!». Après quoi le coxswain donne l'ordre au coupable de remettre son béret, de saluer le 1er Lieutenant, et ensuite «Demi-tour à droite, marche....». Aucune punition n'est infligée sans cérémonial. Celui-ci a pour raison profonde d'empêcher qu'on ne punisse sur un mouvement de colère et il permet en toute justice qu'on puisse s'ex-

pliquer, devant témoins, car, outre le coxswain, le chef de département (pont-machine-service-passerelle) peut également être présent et peut défendre l'intéressé. Moi, je me souviens que, lorsque j'étais cadet à l'école de navigation, je me suis fait punir par le capitaine qui, lors d'un rassemblement dans la cour de l'école, se mit à gueuler: «Ils bougent là dans les rangs; derrière vous ils bougent; vous me ferez deux jours et parce que vous êtes chef d'équipe vous m'en ferez quatre!» C'était une sale boîte, comme me le disait l'amiral Brasseur-Kermadec qui, Belge de Verviers, s'était, brevet au long cours en mains, engagé dans les Forces Françaises Libres du général de Gaulle à Londres, après avoir été éconduit par les services de l'ambassade belge.

Dans le carré (le wardroom), selon la tradition anglaise, c'est le Number One qui préside la table et règne en maître sur le personnel, les convives et les conversations. Non, ici ce n'est pas le commandant (colonel chez les kakis) qui préside; celui-ci, quand il est invité, s'assoira à la droite du Number One, la place de l'invité d'honneur – le reste du temps il est servi seul dans sa cabine. De la conversation sera bannie toute référence à la politique ou à la religion et aux femmes, mais surtout on ne peut y parler 'shop', c'est-à-dire du boulot. Le wardroom est un lieu sacré où, bien habillé comme il se doit, on prend un verre entre gentlemen et on se comporte à table comme dans un restaurant quatre étoiles. Psychologie marine appliquée comme panacée qu'on respecte parce que la sagesse des anciens, ayant sans doute dû pâtir de disputes, de désordres et de coteries, en a établi l'étiquette!

Cela me mène à vous parler d'une autre tradition scrupuleusement respectée dans les carrés ainsi que dans les mess des établissements à terre de la Royal Navy, à savoir le 'Pass the port ceremonial'. C'est le cérémonial que l'on observe à table lorsqu'on sert le vin de porto (port, port wine, porto). En Angleterre on boit le porto au dessert. En souvenir donc de l'amiral Nelson, qui comme chacun le sait perdit le bras droit à la bataille de Ténériffe, on ne sert le porto que de la main



gauche; le verre de porto doit donc se trouver à gauche des couverts des convives et la carafe (de cristal) doit faire le tour de la table de gauche à droite, passant de convive en convive, chacun d'eux se servant à tour de rôle. Le porto est évidemment de grande qualité et on le déguste religieusement. Certains l'appellent même le 'Nelson blood'. Quoique cultivé, vendangé et vieilli en fûts au Portugal, le vin de porto est une invention anglaise vieille de deux siècles, une de ces très bonnes choses que l'on trouve sur les tables anglaises.

La carafe de porto donne aussi lieu à un jeu de mots plaisant. Cette carafe est à très large base afin de ne pas se renverser au roulis, mais aussi pour que les impuretés du vin puissent s'y déposer, d'où son nom de 'decanter'. Ce dépôt ne se boit pas et il restera donc toujours un peu de porto au fond de la bouteille: 'There is still a bit of red port left in the bottle': jolie façon de se rappeler ou d'apprendre aux terriens et aux novices que rouge (red) c'est bâbord et que bâbord (port) c'est la gauche (left). Les feux de navigation d'un navire sont en effet blanc en tête de mât, rouge à gauche et vert à droite lorsqu'on regarde vers l'avant du navire...CQFD. Les marins français usent également d'une image à l'usage des apprentis marins. Imaginez que la batterie de





canons soit fermée à l'arrière par une grande double porte où l'on aurait inscrit 'Batterie'; ouvrez maintenant la porte à deux battants: celle de gauche portera les lettres 'Bat' (pour bâbord) et celle de droite 'Trie' (pour tribord). Les couleurs se retiennent par le matelot fantaisiste qui aura enfilé 'son Tricot vert et ses Bas rouges'!

Le 'Pass the port ceremonial' n'a pas été repris par les officiers de la marine belge, pourtant issus de la Royal Navy, d'une part parce que le porto n'est pas une boisson particulièrement nationale mais aussi parce qu'en Belgique, tout comme en France, on ne le boit pas à table au cours du repas, mais on le consomme comme apéritif ou comme petit verre offert au visiteur chez Monsieur le Curé.... Par contre ce qui reste chez nous de ces traditions gustatives britanniques c'est le 'Up Spirit', du moins en guise de cérémonial de réminiscence, si pas de nostalgie, au cours d'un bal ou d'une soirée dansante comme en organisent les anciens de la Navy. 'Up Spirit' est le nom donné à la distribution de rhum à l'équipage d'un navire à la mer de la Marine de Sa Majesté Britannique, usage qui remonte à l'époque de la découverte de cette boisson des îles et qui fut aboli en 1970. En 1740, dans le but de réduire l'incidence de l'ivresse dans la flotte, ce 'tot' de rhum fut coupé de moitié d'eau sur l'ordre de l'amiral Vernon ; d'où le nom de 'grog' d'après le surnom 'Old Grogam' donné à l'amiral (grogam étant une espèce de tissu dans lequel était confectionné sa cape). Le cérémonial s'effectuait de la façon suivante. A midi –et jusqu'en 1824 également à 6 h p.m.– le bosun's pipe, précédé de quelques trilles enthousiastes, annonce l'Up Spirit' et les matelots (valides) venaient faire la queue (manie très british!) devant une table garnie d'une cruche et d'une mesure, toutes deux en cuivre. Derrière la table trônaient le 'tankie' (magasinier), le coxswain, le purser (officier-payeur) et l'officier en charge de l'opération. Les matelots, après avoir énoncé leur nom et matricule, recevaient dans leur gobelet d'émail la ration de

spiritueux qu'ils devaient ingurgiter séance tenante... Après que tout le monde y eut passé, le reste du liquide contenu dans la cruche devait être jeté dans les 'bilges' (les bouchins), car jeté par-dessus bord au travers d'un hublot il aurait pu être recueilli par quelques petits malins depuis un hublot d'un pont inférieur! Comme quoi le règlement avait tout prévu! Pourquoi en restait-il au fond de la cruche, me demanderez-vous; eh bien, parce qu'il y avait à bord des malades du mal de mer que le rhum ne guérissait pas et des matelots punis qui en étaient privés. A toutes fins utiles le nom des bénéficiaires figurait dans un registre. Les chief petty officers, quant à eux, recevaient dans une cruche à part, leur ration non coupée d'eau, qu'ils pouvaient boire en toute tranquillité dans leur mess. Le 'tot' des officiers fut supprimé en 1881 en raison de la popularité du gin qu'ils devaient néanmoins, étant réputés riches, payer de leur poche.



Le rhum était autrefois considéré comme un médicament, un antidote contre toutes sortes de maux de marins, mais également comme une récompense, après p.ex. une nuit de tempête, un exercice particulièrement épuisant ou une bataille victorieuse. 'Splice the main brace' était

le terme consacré, autorisant une distribution extraordinaire d'une ration de rhum. Cette expression, qui se traduit par 'Epissure du grand étai', date du temps de la marine de voile où, un boulet râmé venant à rompre l'étai principal de grand mât –cordage qui pouvait être aussi gros que la cuisse–, sa réparation ou son remplacement exigeaient un effort considérable de la part de l'équipage. On a pu entendre il n'y a pas si longtemps la Reine mère, exprimant sa satisfaction pour la parade faite à l'occasion de son 100ème anniversaire, remercier le général en charge et octroyer à tous le 'Splice the main brace'.

Les routines de bord chez nous sont également celles de la Royal Navy, avec ses rondes de propreté, les annonces au 'pipe' qui sont identiques, même si au réveil on ne beugle plus dans l'intercom l'innénarrable et menteur 'Wakey, Wakey! Rise and shine! Show a leg! Show a leg' (Debout! Le soleil est levé et brille! Montrez une jambe!); eh oui! les bonnes moeurs ne permettent plus en effet de laisser monter des prostituées à bord des navires à l'ancre en rade, qui seules pouvaient rester dans les hamacs, reconnaissables à la jambe féminine qu'elles devaient en laisser pendre. Tout cela donc –sauf le 'show a leg' bien entendu– la marine militaire belge l'a connu, adopté, appliqué sans complexes, comme un exemple venant d'en haut, et elle s'en est bien sentie.

*Illustrations: collection J.-C. Vanbostal*

*Texte et dessin: CPV (hre) J.-C. Liénart*



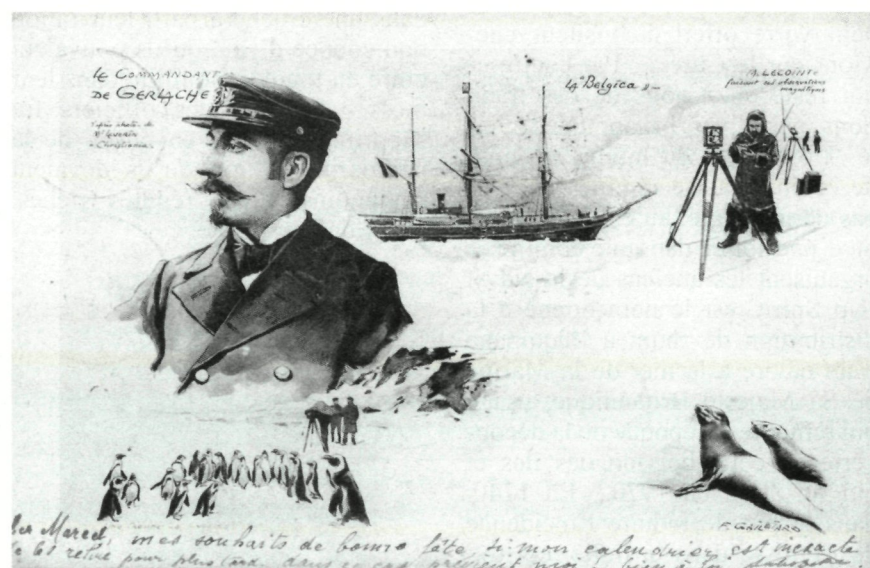
# De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (I)



## Inleiding

Wie de lotgevallen van Daniël Defoe's schipbreukeling Robinson Crusoe heeft gelezen, krijgt al gauw de indruk dat het met schipbreuken best kan meevallen. En inderdaad, voor gestranden die op de oevers van een zonovergoten eiland worden geworpen, waar bovendien voedsel binnen handbereik ligt, is de overlevingskans aanzienlijk. Het is dan ook geen wonder dat Crusoe het 28 jaar op zijn eiland in de Zuidelijke Stille Oceaan kon uithouden. Maar andere, echte schipbreukelingen dan, hadden niet altijd hetzelfde geluk. Het hing er vooral van af op welke plaats ze terechtkwamen. Klimatologische omstandigheden en voedselvoorziening waren en zijn nog steeds bepalend voor een gelukkige afloop.

Alexander Selkirk die in 1705 door de **Cinque Ports** op het eiland Mas a Tierra, 700 km westelijk van het Chileense vasteland, werd afgezet, had een ruim en bosrijk eiland ter beschikking. Een uitgebreide planten- en dierenwereld voorzag in zijn voeding. Het klimaat was zacht. Hij had bovendien zijn leeftijd, 29 jaar, mee. Na vier jaar werd hij gered. Ook kapitein Peron die van zijn eigen schip, de **Emile**, werd gezet door de tweede kapitein, was nauwelijks 23 jaar oud in 1792. Hij kreeg het minuscule eilandje St. Paul in de Indische oceaan toebedeeld, samen met vier gezellen. Ook hier viel het klimaat nog mee maar was de voedselaanbieding dan



Illustratie: collectie J.-C. Vanbostal

weer eenzijdig en niet bijster groot, praktisch uitsluitend robben. Hij verbleef er 40 maanden alvorens opgepikt te worden.

Maar naarmate alsmaar op hogere breedtegraden een schip vergaat, wordt het voor de overlevenden steeds dramatischer. Wanneer in 1881 de Amerikaanse **Jeannette** door het pakijns wordt platgedrukt, midden de Noordelijke IJszee, ter hoogte van de Nieuw-Siberische eilanden, moeten de 24 overlevenden land zien te bereiken. Maar vier maanden later zitten ze nog altijd op de ijsvelden, met een temperatuur van  $-30^{\circ}$  en voortdurende sneeuwjacht. Het voedsel is op en er zijn nog slechts 13 mannen in leven. Weinig later is het definitief gedaan met de manschappen van kapitein

de Long. Slechts een groep van 10, die eerder een afzonderlijke weg was gegaan, en twee boodschappers van de Long overleefden uiteindelijk. Ook aan de zuidpool kwamen schepen in moeilijkheden, zoals de **Belgica** van Adrien de Gerlache in 1899, of werden door het pakijns vermorzeld zoals de **Endurance** van Shackleton. Maar beide expedities hadden geluk en kwamen, mede dankzij een ruime voedselvoorraad en heel wat wilskracht, er zonder al te veel kleerscheuren vanaf.

Van de schipbreuken met gelukkige afloop weten we uiteraard meer dan van de andere. Want velen konden het nooit navertellen, eenvoudig omdat ze nooit de gunstige voorwaarden vonden om te overleven of gewoon omdat ze roekeloos



hadden gehandeld en onnodige risico's hadden genomen. Een dergelijk geval is de schipbreuk van de Franse **Tamaris** in 1887 op het eiland Dauphine in de Crozet-archipel. Na enkele maanden verblijf op het eiland namen ze plots het besluit met zijn allen zee te kiezen. Ze kwamen om in de vreselijke stormen van de Zuidelijke IJsee en lieten enkel een berichtje achter.

De twee schipbreukverhalen die volgen zijn in de eerste plaats authentiek. Ze werden, na de gebeurtenissen, telkens door een van de overlevenden opgetekend. Maar er is al onmiddellijk een groot verschil te merken. Goodridge, de Engelse auteur van het relaas over de schipbreuk van de **Princess of Wales**, neemt op het ogenblik van de feiten geen nota's en laat er 10 jaar overheen gaan, alvorens zich aan het schrijven te zetten. Aan heel wat details is te merken dat het een geheugenrelaas is geworden. Daarentegen noteert de Franse auteur Lesquin van de schipbreuk met de **Aventure** bijna dagelijks elk interessant gebeuren en giet hij het verhaal in zijn definitieve vorm onmiddellijk na zijn terugkeer in Frankrijk. Zijn relaas werpt een uiterst verhelderend licht op de gedragingen, deugden en ondeugden van een klein, zeer heterogeen gezelschap van schipbreukelingen, die in een gesloten gemeenschap verplicht worden samen te leven. Het toont het aanpassingsvermogen, ja de vindingrijkheid van mensen in nood.

Maar begaan als de meeste mensen zijn met hun eigen dagelijkse brood, zag men in Goodridge's en Lesquin's tijd, maar ook lang erna, de soms wetenschappelijke waarden van deze verhalen niet in. Thans wordt dit wel enigszins anders beoordeeld. Vooral ornithologen zijn opgetogen over het minutieus werk en de opmerkingsgave van vooral de Franse auteur. Het laat deze wetenschappers toe vergelijkingen te maken en hypothesen over de evolutie van de diersoorten op het eiland Chabrol op te bouwen. Er is aan het oorspronkelijk relaas evenwel ook een schaduwzijde. Wie de originele tekst van Lesquin leest wordt getroffen door de nogal voortvarende zelfingenomenheid van de Bretoen, die

zichzelf tot commandant van de expeditie bombardeerde waar hij in werkelijkheid slechts de tweede in bevel was. Hij gunt dientengevolge in zijn verhaal de kapitein nauwelijks een plaatsje onder de zon. Deze laatste komt steeds naar voren onder het voornaamwoord 'wij', terwijl Lesquin's eigen heldendaden onder het ik-predicaat vallen. Deze 'ik-wij'

context is in het ganse werk op elke bladzijde terug te vinden. Bij hoge uitzondering komt de naam van een of meer van zijn gezellen aan bod. Lesquin zet zichzelf graag in de bloempjes want bescheidenheid ligt blijkbaar niet in zijn natuur. Het is eveneens zeer spijtig dat hij met geen woord rept over de belevenissen van de negen andere beman-

# NOUVEAU VOYAGE

A LA

## MER DU SUD,

Commencé sous les ordres de M. MARION, Chevalier de l'Ordre royal & militaire de S. Louis, Capitaine de brûlot; & achevé, après la mort de cet Officier, sous ceux de M. le Chevalier DUCLESMEUR, Garde de la Marine.

Cette Relation a été rédigée d'après les Plans & Journaux de M. CROZET.

ON A JOINT A CE VOYAGE

Un Extrait de celui de M. DE SURVILLE dans les mêmes Parages.



A PARIS,

Chez BARROIS l'aîné, Libraire, quai des Augustins.

M. DCC. LXXXIII.

AVEC APPROBATION, ET PRIVILÈGE DU ROI.





ningsleden van de **Aventure**, die op het eiland Dauphine in dezelfde barre omstandigheden trachtten in leven te blijven. Hun lotgevallen zijn in dit werk gereconstrueerd op basis van gegevens over de schipbreuk van de **Tamaris** uit Nantes, die op dat eiland met 13 mannen aanspoelde in 1887.

Er is dan ook, in het licht van wat voorafging, getracht de ware gezagsverhoudingen te herstellen en Caesar te geven wat Caesar toekomt. Het relaas is in die zin verbeterd, zonder aan de feiten en de chronologie afbreuk te doen. Omdat het leven van Lesquin, zowel vóór als na de schipbreuk, beter na te trekken was, dankzij de opzoekingen van de Franse kolonel Milon, is ook daaraan extra aandacht besteed. Lesquin is zodoende de rode draad in het ganse verhaal. Goodridge is veel minder gedetailleerd dan Lesquin. Het is haast onbegrijpelijk dat een zeeman een schipbreukverhaal zonder een enkele keer de windstreken daarin te vermelden. Goodridge geeft ook nergens maar de minste landschapsbeschrijving en heeft evenmin oog voor de weersgesteldheid. De beschrijving van de dierenwereld heeft hij, zoals hij zelf bekent, gehaald uit boeken als de *National History* van Mavor en de zoölogische beschrijvingen van Shaw en Wood. Zoals hoger gezegd was het immers 10 jaar na de feiten dat hij zich aan het schrijven zette! Als hij al, zoals vermeld in zijn verhaal, op verkenning is gegaan op het eiland Roi-Charles, dan is het hoogst verwonderlijk dat hij de Grande Manchotière van de Baie du Marin niet heeft opgemerkt. Daar broeden bijna voortdurend 30 tot 40.000 pinguïns en het is bijna onmogelijk deze kolonie niet op te merken. Toch komt het bestaan ervan nergens in zijn tekst tot uiting. Dit gegeven was belangrijk om te weten waar de overlevenden van de **Princess of Wales** hun kampplaats hadden. Het was dus niet in de Baie du Marin! Goodridge vermeldt daarentegen wel de Petite Manchotière van 4.000 pinguïns. Sedert we weten waar die zich bevindt, achter de Morne Rouge aan de Baie Américaine, kon daaruit afgeleid worden dat de woonplaats van de kamphuizers in deze omgeving diende gezocht. Goodridge's ver-



Illustratie: collectie J.-C. Vanbostal

haal is eigenlijk, in tegenstelling tot dat van Lesquin, een reuzengroot mysterie. Uit wat voorafging is al vast te stellen welk zoekwerk het was om de schipbreukgebeurtenissen aardrijkskundig te situeren. En hoe vaak zijn relaas moest gelezen en herlezen worden.

Maar ook heden ten dage weet niet iedereen een plaats als de Baie de l'Abondance, op Chabrol-eiland, te lokaliseren. Met name de zoöloog Ph. Dreux die, in een artikel over de fauna van het eiland Chabrol, meldt dat zijn onderzoeken plaats hadden in de omgeving van het basiskamp, in de Vallée du Naufrage, "die schijnt te kunnen worden geïdentificeerd, hoewel met twijfel, met deze als Vallée de l'Abondance aangegeven door Lesquin...". En dat zijn woorden uit 1969! Ook officiële kaarten vermijden een precieze plaats aan te geven. Nochtans is Lesquin's verhaal, als we het maar meerdere malen herlezen, zeer duidelijk in dat opzicht. Lesquin kent gelukkig wel de windstreken. In tegenstelling tot Goodridge, die 'rechts' een ravijn ziet, wandelt Lesquin naar de 'oostelijke' boord van het strand. Alleen in het laatste voorbeeld is het mogelijk zich correct te oriënteren. Lesquin heeft ook oog voor detail, geeft hoogte, lengte, breedte en lokaliseert. De plaatsbepaling van zijn Baie de l'Abondance vangt

reeds aan met de aanduiding waar de eerste overlevingsgrot en hun eerste woning was gelegen. Want het was op de tegenoverliggende zijde van de Vallée du Naufrage, de oostelijke kant, dat de tweede grot, of kleigrot, werd ontdekt. Wanneer hij een heuvel beklimt en onder zich de woning kan zien, staat hij dus op een top op de westelijke zijde van de 'schipbreukvallei'. Van daaruit merkt hij, tussen de bergtoppen door, een bergpas op aan het einde van dezelfde vallei die naar een andere vallei lijkt te lopen. Hij kijkt in zuidwestelijke richting. Samen met de kapitein gaat hij via deze bergpas de vallei verkennen die hij meent gezien te hebben. Hij ontdekt ze en noemt ze Vallée de l'Abondance. De gevolgde weg was in westelijke richting. De vallei is zodoende makkelijk te situeren. Dit is, rudimentair weergegeven, de methode van afleiding en eliminatie geweest om zijn, en daardoor ook Goodridge's verhaal, te situeren.

En het is dus eigenlijk hoofdzakelijk de landschapsbeschrijving van Lesquin die gediend heeft als stramien voor de weergave van Goodridge's vergetelheden. De hier beschreven eilanden zijn waarlijk desolate, dorre eilanden, midden een woelige en koude oceaan gelegen, op duizenden kilometers van enig ander continent verwijderd. Ze behoren tot de Franse overzeese domeinen en zijn samen met de Peron-eilanden, Kerguelen en Terre d'Adélie gegroepeerd in een overzees gebiedsdeel, de Franse zuidelijke en antarctische gebieden (TAAF). Ze werden ook door de Fransen ontdekt, ook al hadden die ontdekkers gehoopt op deze breedtegraden landen te vinden die er zouden hebben uitgezien als de groene en zonnige landschappen van het Europese continent. Het is met hun wedervaren dat dit verhaal aanvangt...

*Wordt vervolgd*

R. Thys



# Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

## Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (XVII)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE

### J. Philips, Nieuport

Pour rappel, et afin de l'insérer dans la chronologie de la saga des armateurs ostendais, n'oublions pas J. Philips de Nieuport, qui racheta à Stranack en 1845 la MARIE d'Ostende; il la rebaptisa alors ELISA, puis Océan en 1848. Il garda le sloop en service jusqu'en 1855; nous ne connaissons pas son sort ultime.

### Capitaine G. Fox

Ce capitaine est déjà cité dans la première partie de la monographie des armements consacrée à Denduyts de même que dans celle de P. Nefors. Nous l'insérons ici par souci chronologique. Le capitaine G. Fox aurait donc été armateur du sloop CÉRÈS de 54 tonnes construit à Ostende en 1808, repris à P. Nefors en 1846, jusqu'au 26 septembre 1847, quand il coula bas au large de Blankenberghe, lors d'un voyage de Terneuzen à Londres; à moins donc qu'il n'eût appartenu à Denduyts pendant cette même période?

### Capitaine B. Briex

Le capitaine B. Briex est un de ces nombreux exemples de capitaines ayant armé pendant une courte

période un petit navire enregistré dans un port de notre côte et engagé dans le petit cabotage. Il fut capitaine de la goélette MINERVA de l'armateur brugeois De Rudder au début des années 1840. Nous supposons qu'il se prénommaient Bernard, le nom qu'il donna à son seul navire, un pleit à dérives de 84 tonnes construit à Niel en 1823 et au sujet duquel nous n'avons pas d'autres renseignements, sinon qu'il fut enregistré à Ostende et que le capitaine ne l'eut que pendant une fort courte période. En effet, le BERNARD, réputé 'galioté' dans les journaux de l'époque, sombra suite à une tempête le 1er mars 1849, à 40 milles de terre, lors d'un voyage d'Ostende à Londres. Son équipage fut sauvé et conduit à Lowestoft le 2 mars par le smack anglais GOOD INTENT.

### Famille Morisson

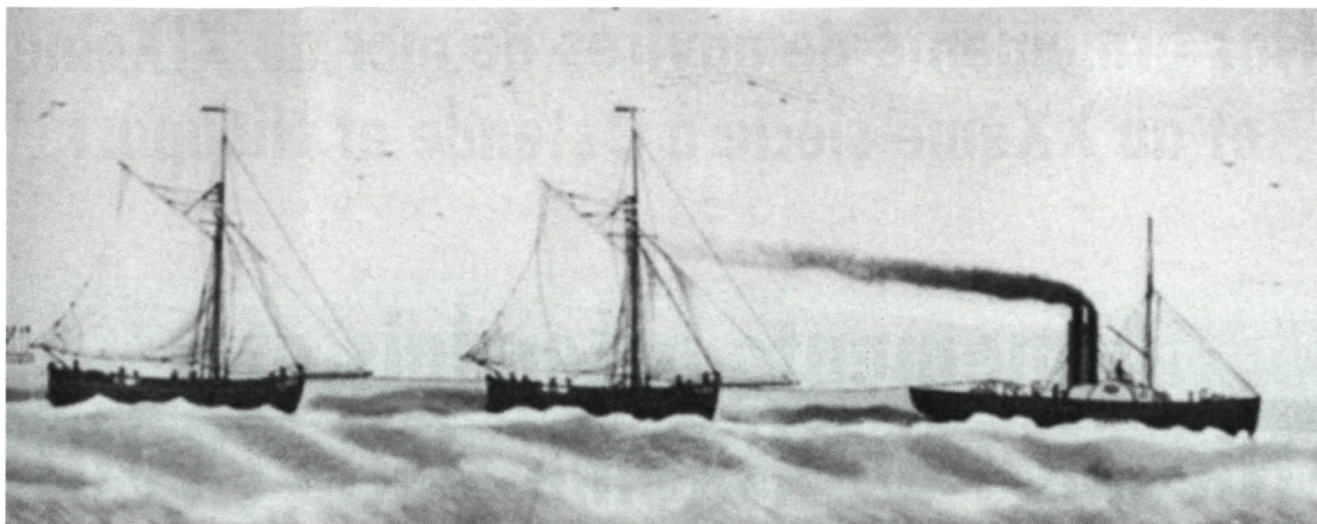
Nous avons trouvé maintes façons d'orthographier ce nom, et en particulier Morysons au début du siècle; mais le nom doit s'écrire avec un «r» et deux «s». Nous connaissons plusieurs capitaines de ce nom, dont au moins un couple père-fils; ce sont ces derniers qui armèrent le sloop UNION de 1849 à 1852.

Le père, Ed. Morisson, était déjà capitaine en 1833; nous avons en effet évoqué qu'il était alors en charge du BIENVENU de De Zetter; il en était certainement

encore le capitaine en 1843, et peut-être lorsqu'il s'échoua à Groswick Sands le 5 décembre 1845. Nous pensons qu'il commanda ensuite successivement l'HORTENSE de l'armement louvaniste De Neuter en 1846, puis l'EDMOND de Thysen-Laeremans en 1847-48.

En 1849, il reprit donc à Duclos-Assandri le sloop UNION de 58 tonnes, construit à Ostende en 1833 et qui avait appartenu auparavant à Hooker & Stranack. Il semble que c'est en 1850 que le transfert se fit du père vers le fils, qui avait commandé le JUPITER du brugeois De Rudder pendant les années 1845-48; nous l'avions déjà écrit. Comme c'est le cas bien souvent pour compliquer les choses, l'initiale du prénom du fils Morisson était également «E.». Nous n'en savons pas plus, sinon qu'un troisième personnage du même nom eut «G. H.» comme initiales ... nous y reviendrons plus loin. En 1850, on lit dans les journaux que l'UNION ramena en juin une cargaison de guano; le 2 novembre, lors d'un voyage de Villanova à Gand, il relâcha à Milford avec des avaries à son gréement et à sa voilure. Un seul incident nous est connu au cours de l'année 1851: le 16 juillet, en voyage d'Angleterre à Anvers, le navire s'échoua sur le «Kappelle Plaet»; mais il fut renfloué à la marée suivante le 17 et remorqué à bon port par le remorqueur anversois KLEIN ANTWERPEN. Il





1836: Vue remorquage.

fut revendu en 1852 au capitaine Fourny. Malheureusement, le 5 octobre, après avoir quitté Margate pour Ostende, le navire fut porté disparu. Nous aimerions en savoir plus, du fait que l'on retrouve plus tard son commandant, le capitaine Schreyenberg, malgré l'annonce de la perte «corps & biens» du navire.

Au cours de la période qui suivit, le père Morisson fit plusieurs «remplacements d'urgence» comme capitaine. Le 21 mars 1853, il fut affecté au sloop NEPTUNE de B. Hooker, comme suite au décès de son capitaine, P. Rommens, survenu le 4 février. Le 22 février 1854, il reprit le commandement du sloop DART, le capitaine H. Goore étant tombé malade. Le remplacement suivant allait cependant lui laisser une fort mauvaise surprise. Pour une raison qui ne nous est pas connue, Ed. Morisson remplaça le capitaine François Boeteman de l'armement anversois De Coninck-Selb à bord du brick AMANDA de 198 tonnes, le 30 janvier 1856. Le 2 février, il quitta Anvers mais le lendemain, il tomba du pont dans la cale. Nous savons par les journaux qu'il fut alors transporté d'urgence à l'hôtel de commerce de Flessingue, et supposons qu'il s'en sortit sans trop de dégâts.

Il faudra alors attendre 1859 pour le retrouver dans l'actualité; le 22 février, il fut pressenti pour remplacer le capitaine A. Vollemaere sur la goélette DESIRÉ de De Mot & Nauts, mais cette affectation fut changée en toute dernière minute.

Nous n'avons plus trouvé d'information le concernant, ni son fils «E.», par après.

Entre-temps, le 11 juin 1855, le trois-mâts anglais ACACIA de 372 tonnes construit à Sunderland en 1852, avait été acheté par la maison anversoise Segers & Lysen et rebaptisé NIJVERHEID. Affrété par J. F. Bennert le 17 juillet, il chargea 72 tonnes de fer pour construire un pont au Brésil, à Rio ou Santos, où il devait faire escale. C'est le capitaine G. H. Morisson qui en reçut le commandement, tandis que le navire fut nationalisé par un arrêté royal du 24 juillet et fut prêt à partir le 14 août 1855 avec 20 passagers. Mais le 14 novembre, il se perdit totalement sur la côte du Brésil, près de Campos, avec une cargaison qui le précipita rapidement au fond. Heureusement, l'équipage et les passagers eurent le temps de se sauver; le navire fut considéré comme perte totale car seuls les frais de sauvetage purent à peine être couverts. Nous n'avons plus trouvé trace de ce capitaine par après et ne connaissons pas son lien de parenté éventuel avec les précédents.

### Ed. Van Cuyl & C<sup>o</sup>

Nous ne connaissons pratiquement rien quant à la généalogie de la famille d'Edmond Van Cuyl qui fut un armateur important à Ostende entre 1850 et 1870. Tout au plus, nous avons retrouvé la trace d'un chanoine prénommé Auguste, de

Bartholomé père, époux d'Isabelle Van Averbeek, et du fils de ce dernier, Bartholomé, né à Bruges et qui avait 49 ans le 17 ventôse de l'an VI, donc en mars 1798. Cependant, en 1820, on trouve déjà une trace de la famille à Ostende, non point comme armateur de navires de mer, mais où la veuve Van Cuyl armait des bateaux de pêche ainsi qu'un tjalk qui servait sans doute aussi à la navigation intérieure.

Les activités d'armement commencèrent humblement le 9 décembre 1849, quand Edmond Van Cuyl racheta la goélette de 92 tonnes COMÈTE à Emile De Brouwer, lors d'une vente publique. Ce dernier l'avait déjà fait reconstruire une seconde fois en 1839; en effet, le petit navire avait été construit comme sloop en 1805 à Nieupoort et navigué pour compte de Vroome entre 1831 et 1836 sous le nom de ROSALIE. Son capitaine ne changea pas et le navire fut transféré à nouveau à De Brouwer en 1853. Il fut à nouveau offert en vente publique le 3 janvier 1855; un journal le dit propriété de Van Cuyl à ce moment. Le 8 mars 1855, la COMÈTE fut vendue «de la main à la main» à un armateur anglais; elle quitta le port peu après, achetée par le capitaine W. Taylor, de Maldon, qui la garda encore en service jusqu'en 1865. Depuis 1850, la goélette avait été alignée notamment sur Mogador, et nous pensons donc qu'il y eut une relation d'affaires à l'époque entre Edmond Van Cuyl et Van Regemortel d'Anvers.



En 1852, E. J. Van Cuyl & C<sup>o</sup> arma le brick ACTIF de 178 tonnes, construit cette année à Ostende par le chantier De Zutter pour son compte. Initialement prévu pour être livré sous le nom LÉON, le navire fut lancé le 28 juillet et son commandement confié au capitaine Auguste Clasen. Mais peu de temps après la vente de la COMÈTE, le navire quitta Ostende, sur lest, pour Newcastle. Quatre jours plus tard, le 5 avril 1855, il fut coulé bas lors d'une collision avec le s/s PAC-KENHAM près de Coquit. Son équipage fut sauvé, et de retour à Anvers le 13 avril.

Entre-temps, l'armement avait repris à l'armateur gantois Gilliodts-Custus un autre brick, l'EUGÈNE de 214 tonnes, construit par A. De Jaeghere à Bruges en 1835. Il avait subi un radoub majeur en 1837 et fait au moins un voyage à San Thomas de Guatemala en 1844, où il arriva le 30 avril avec 74 passagers; ceci du temps du père E. Gilliodts,

de Bruges. En 1845, le navire avait été transféré à Gilliodts-Custus de Gand, mais une source à nouveau divergente indique qu'il aurait déjà été propriété de Van Cuyl à la fin de l'année suivante; nous en doutons en pensons que le transfert eut lieu en 1853. Le capitaine du brick était alors J. Helsmoortel, qui avait remplacé Van Groenendaël en 1846. Un autre voyage à San Thomas fut rapporté en février 1848, sous le commandement du capitaine Schyer. J. Helsmoortel resta néanmoins en charge jusqu'en 1854. Le 3 avril 1853, lors d'un voyage de Cadix à Gand, le brick entra en relâche à Ostende, ayant une voie d'eau et d'autres avaries. Le capitaine fut remplacé le 9 décembre 1854 par C. Nassel, libéré par la mise en vente de la COMÈTE. Malheureusement, deux ans plus tard, le 15 octobre 1856, l'EUGÈNE, venant d'Hyères chargé de sel, s'échoua derrière l'estacade Ouest en voulant entrer au port d'Ostende. On le déchargea en espérant le renflouer quand le

temps serait favorable, car le navire ne faisait pas eau; deux tentatives échouèrent pour le redresser alors qu'il était couché sur son flanc tribord et le navire fut considéré comme perdu le lendemain.

Le 21 octobre, on l'offrit en vente publique; un journal écrivit qu'Isidore de Cock & C<sup>o</sup> de Gand s'en était rendu acquéreur pour 4.100,-francs. Mais le navire fut effectivement racheté par l'armement Hoed & C<sup>o</sup> d'Ostende. Le 24, il fut renfloué, prêt à être hissé sur coulisserie pour réparation.

Toujours avant 1855, Edmond Van Cuyl avait acheté un autre navire, à Londres, profitant des circonstances de la guerre en Crimée. En effet, un brick russe du nom NADESHDA, à un pont et de 275 tonnes, construit en sapin et en chêne à Helsingfors en 1846, avait déjà visité Anvers en 1851, lors d'un voyage de Sourabaya à Helsingfors. Le 8 janvier 1854, il sortit des bassins à Cowes, en route d'Akyab pour



Mesdames les « Préposées aux Bains d'Ostende ».





1855 Mathilde Van Cuyl.

Anvers; il était donc bien connu de nos milieux maritimes. Cette année, il avait été capturé par un croiseur anglais. Déclaré prise de guerre, il fut alors mis en vente par l'Amirauté et acheté à Londres par notre armateur. Le 21 octobre, il fut expédié de Londres pour Ostende, sous le commandement du capitaine Vande Perre. Van Cuyl obtint sa nationalisation par un arrêté royal daté du 8 décembre 1854, le rebaptisa SOPHIA et confia alors son commandement au capitaine J. Helsmoortel, ancien de l'EUGÈNE. Mais il fut remplacé dès le 21 décembre 1856 par le capitaine C. Schreyenberg. Nous verrons plus loin ce qu'il advint du navire, jaugeé 212 tonnes par la douane, et de son capitaine.

Depuis 1854, l'armement devenait important; il avait ses bureaux établis rue de la Chapelle à Ostende («jusqu'à l'emplacement qui était en 1960 le calvaire de l'église paroissiale»). Edmond Van Cuyl était lui aussi devenu un personnage important: échevin de la ville d'Ostende, membre de sa chambre de commerce, président de son tribunal de commerce, capitaine de la Garde Civique et agent consulaire de France à Nieuport. Les navires portaient les couleurs de notre ostendais non plus seulement jusqu'en Angleterre mais maintenant également en Espagne, au Portugal et en Scandinavie et bientôt jusqu'en Amérique du Sud.

Mais, le 29 avril 1855 décéda à Ostende Joseph Van Cuyl, à 64 ans, après «une longue maladie». Il était courtier de navires, conseiller communal et juge au tribunal de commerce. Nous pensons qu'il était sans doute le père d'Edmond. À ce moment, l'armement ne disposait donc plus que des nouveaux navires, l'EUGÈNE et la SOPHIA, la COMÈTE ayant été vendue et l'ACTIF naufragé. Un arrêté royal du 5 novembre 1855 autorisa Van Cuyl à établir un dépôt de guano à Ostende alors que ses navires n'étaient pas encore engagés dans ce trafic; il en fut de même pour A. Serruys.

En décembre 1856, Edmond Van Cuyl racheta une barque anglaise de 280 tonnes nouvellement construite à l'île de Prince Edwards, l'ELISABETH, arrivée à Ostende le 7 en provenance de St. Ubes. Le 14, on annonça qu'elle serait nationalisée et porterait le nom de JOSEPH, en l'honneur du disparu; elle était alors attendue de Liverpool. Le 21, son commandement fut confié au capitaine J. Helsmoortel de la SOPHIA. Jaugeée 312 tonnes par notre douane, la barque fut nationalisée par un arrêté royal du 2 janvier 1857. Malheureusement, elle allait avoir une carrière bien courte. En effet, le 26 novembre 1859, elle vint à la côte à l'Est du port d'Ostende, en provenance de St. Ubes avec un chargement de sel et 386 caisses d'oranges; le navire manqua le port sur un coup de vent

NNW et fit côte à l'Est du musoir; il se remplit immédiatement d'eau et fut considéré comme perdu. Heureusement, son équipage fut sauvé, de même qu'une partie des caisses d'oranges, le 28. Bien que le navire ait beaucoup souffert, on essaya de le renflouer. Mais il se brisa le 29 et on ne put alors que tenter de sauver son inventaire. Le 1er décembre, on annonçait que le navire serait offert en vente publique le samedi prochain; le lendemain, il fut déclaré perte totale et qu'on devrait le démolir sur place. Le 29, le brick AMPHITRITE de Van Iseghem, commandé par le capitaine Ph. Deswelgh, venant de Cadix et chargé de sel, s'échoua lui aussi à l'Est du port d'Ostende. Un double désastre donc pour nos armateurs. Mais pour Van Cuyl, ce malheur suivait celui de l'EUGÈNE, quelque trois ans auparavant et dans des circonstances similaires.

Le 6 septembre 1855, Edmond Van Cuyl parvint à racheter la barque MATHILDE construite en 1850 à Ostende par A. Panesi pour compte de son «rival» J. Serruys. Le beau trois-mâts de 256 tonnes, doublé et chevillé en cuivre, avait été offert en vente publique le 25 août 1855 et acquis pour 74.550,- francs par la maison Van der Kim et Van Schelle de Rotterdam. Cette dernière revendit le navire à Van Cuyl, sans doute en empochant un bénéfice au passage; ces faits nous font par ailleurs penser que les deux maisons ostendaises ne devaient pas avoir de bonnes relations. La MATHILDE avait été doublée encore en 1855; dès le 26 septembre, Van Cuyl en confia le commandement au capitaine Alfred Coussement, un gantois. Nous suivrons plus loin la carrière du navire et de son capitaine.

Texte: A. Delporte



GEORGES LECOINTE



# Reisverhaal van de Hoogzeemijnenveger M904 De Brouwer (IV)

Tweede reis van de koloniale Algerine van 12 april tot 2 november 1955

## Wetenschappelijk onderzoek en oefeningen

De rustperiode is voorbij. Het wordt tijd dat we aan onze tweede opdracht beginnen. Daarvoor moet ons schip terug voorzien worden van de nodige levensbenodigdheden. Wij moeten gaan bunkeren in Ango-Ango waar zich een olie- en brandstofstation bevindt. Het was op die plaats dat vorig jaar de De Brouwer in aanvaring kwam met een tanker; gelukkig bleef de schade beperkt.

### Vrijdag 27 mei

's Morgens vertrekken we vanuit Banana naar Ango-Ango. Onderweg zijn we verplicht aan te leggen in Boma om een ziek geworden matroos af te voeren naar het hospitaal. Het is al een heel stuk in de namiddag als we afmeren aan het pompstation, dat juist aan de Duivels' Kreek, onder Matadi, ligt en volledig is ingesloten tussen heu-

vels. Het is hier praktisch windstil en de zon staat nog altijd loodrecht boven ons hoofd. De warmte is drukkend; het is hier veel heter dan in Boma. Het 'fuellen' neemt de rest van de namiddag in beslag en het is al avond als wij terug afmeren in Boma, waar wij zullen blijven liggen tot het einde van de maand.

### Dinsdag 31 mei

In de namiddag is het liedje uit. Wij verlaten Boma met bestemming Zuid-Atlantische oceaan. De loods voor de Congostroom wordt in Banana aan wal gezet; de brave man neemt onze brieven mee om ze naar België te verzenden.

Tijdens onze periode op zee zijn er mijnenveeg- en schietoefeningen voorzien evenals scheepsoefeningen zoals 'verlaat het schip', 'man over boord', brandblussen enz. Het is een drukke tijd en de week vliegt voorbij. Het is zaterdag als wij de De Brouwer terug vastmaken aan de boei te Banana. We krijgen nu



De boy van de commandant aan het werk.

wat tijd voor ons zelf om brieven te schrijven en allerlei huiselijk werk te verrichten, zoals linnen wassen en strijken. De commandant beschikt over een boy die voor hem al die lastige karweitjes opknapt.

### Zondag 5 juni

Ik heb vandaag walpatrouille (SP = Shore Patrol); dat betekent een flinke wandeling door de Kalamu. 's Avonds heb ik dan wacht aan boord.

### Maandag 6 juni

Feest van de Zeemacht. Samen met enkele genodigde militairen van de Landmacht trekken we naar zee. We vergasten hen op de klassieke oefeningen: mijnenvegen, schieten op luchtdoelen en jagen op ingebeelde duikboten. Laat in de namiddag lopen wij terug Banana binnen en maken vast aan de boei.



In Boma: v.l.n.r. QMT's De Scheemaeker, Weyens en Verhoeven.





De grenspost tussen Angola en Belgisch Congo.

Om 17.00 is het 'einde werk'. Er wordt dan aan boord een feestje opgezet dat tot in de late avond duurt.

Gedurende enkele dagen blijven wij rustig aan de boei liggen. Alles wordt klaargemaakt om met goede moed en vol verwachtingen te beginnen aan onze nieuwe opdracht, 'de oceanografische zending'.

#### Donderdag 9 juni

Rond 09.00 verlaten wij de kreek van Banana en stomen wij de Congostroom op met bestemming Boma. Wij meren er af aan de kaai om drinkwater en andere voorraden aan boord te nemen. 's Avonds ga ik passagieren. Ik zoek een inlandse houtsnijder op en ding er af op een kunstwerk dat ik graag zou kopen. Het betreft een mooie negerkop gesneden uit echt zwart ebbenhout. Hier moet je wel geduld oefenen alvorens je kan en mag 'toeslaan'.

#### Vrijdag 10 juni

Vroeg in de morgen verlaten wij Boma. Rond 11.00 passeren wij Banana en varen wij de Zuid-Atlantische oceaan op. Het ernstig werk kan nu beginnen. Volgens plan zullen wij tot 15 juni op zee vertoeven.

Tijdens deze periode wordt een vast programma afgewerkt. Het ziet eruit als volgt: 's morgens vroeg varen wij naar een bepaalde zone en eens die bereikt is wordt de walvis-sloop bemand en volgestouwd met allerlei meet- en navigatie-instru-

menten en overlevingsmateriaal; daarna wordt gans het gezelschap over boord gezet. Zij worden  $\pm$  12 uur aan hun lot overgelaten. Ondertussen verplaatst de De Brouwer zich naar een andere zone; daar worden bodempeilingen genomen en stroomsterkte en -richting, temperatuur en kleur van het zeewater, windsnelheden en -richting evenals luchtvochtigheid gemeten. Al deze gegevens worden zorgvuldig opgetekend en zullen dienen om de bestaande zeekaarten van die zone bij te werken.

Tegen het einde van de dag gaan wij dan op zoek naar de walvis-sloop. Dat is een oefening voor de mensen van de radar: zij moeten ze opzoeken en vinden! Eens de sloop gevonden varen wij naar de 'vrijwillige drenkelingen'; de sloop wordt aan boord gebracht en dan wenden we de steven naar de kuststreek waar wij voor anker gaan voor de nacht.

#### Woensdag 15 juni

Wij verlaten vandaag deze sector en keren terug naar Boma om drinkwater en proviand in te slaan. Eens alles aan boord, varen we naar een nieuw gebied dat wij moeten opmeten. Het programma is onveranderd, enkel de wind is opgestoken en de zee wordt ruwer.

Wij blijven op zee tot 21 juni. De dagen zijn goed gevuld en gaan vlug voorbij. Ik krijg de opdracht een dringende administratieve taak te verrichten en aangezien dat alleen

aan wal kan gebeuren zal ik bij onze terugkeer ontscheppen in Banana.

#### Dinsdag 21 juni

Na het binnenlopen in Banana ontscheep ik en de De Brouwer vertrekt zonder mij naar Boma voor proviandering. Ik ben nu voor twee dagen in onderhoud geplaatst bij Div.Bana. Ik krijg een kamer toegewezen op de basis, wat een luxe! Het is al vele weken geleden dat ik nog eens een nacht doorbracht aan wal en ik hoop dat ik ervan zal genieten. Mijn werk vordert goed en de dag is vlug voorbij. Met de leden van het vaste kader heb ik weinig contact; wij, de bemanningsleden van de De Brouwer, worden hier, evenals alle andere schepelingen, beschouwd als toeristen en rustverstoorders. De lui van het vast kader zijn niet erg gebrand op de bemanningen van schepen.

Na het avondeten verwijl ik wat in de Club; ik wordt ervan verwittigd dat om 23.00 de lichten gedoofd worden. Van slapen komt er niet veel in huis; in plaats van de vertrouwde geluiden hoor ik enkel het gezoem van nachtvinders en andere niet te omschrijven insecten. Ook mis ik de beweging van het schip. Het is al tegen de morgen als ik in slaap val, maar niet voor lang. Ik word gewekt door het getijlp, het gekras en het gekwetter van vogels en ik sta op met een blij gevoel. Ik pak met goede moed mijn werk aan want vanavond, als de De Brouwer terug in Banana is, kan ik aan boord slapen. Voor mij is het heel wat aangenamer te leven tussen mijn vrienden en 'lotgenoten' dan op de basis.

#### Vrijdag 24 juni

Wij krijgen een dag vrijaf en maken een uitstapje naar de Portugese kolonie Cabinda, een stad die via de weg op ongeveer 60 km van Banana ligt. Het vertrek per wagen is voorzien om 08.45. Die weg is een zandweg; het zand stuift omhoog en dringt overal in en door. Eerst loopt de weg door een laagvlakte maar na een 20-tal kilometer begint hij te stijgen en bereiken we een op ongeveer 300 meter boven de zeespiegel gelegen plateau: een kaal plateau waar niets valt waar te nemen, enkel stof en zand. Na ca. drie kwartier dalen wij terug af naar de laagvlakte waar de natuur



stilaan verandert; het gras is er wel één meter hoog en overal ziet men palmbomen. De zandweg slingert zich tussen die oude bomen die hier al eeuwen moeten staan. Eindelijk bereiken we de grens tussen de Portugese en de Belgische kolonies. Formaliteiten zijn er niet en tegen het middaguur komen wij aan in Cabinda.

Na de maaltijd hebben we vrijaf en kunnen we rondwandelen in de stad of in het inheems dorp. Tijdens die wandeling vinden we een mooie auto; de drie vrienden Clarissen, Verhoeven en De Scheemaeker stappen in de 'Cadillac'. Vlug wordt er een foto genomen en de wandeling gaat verder. Een eindje verder komen wij aan een beek waar enkele negerinnen bezig zijn met de dagelijkse was. Veel meer is er hier niet te beleven en in de late namiddag keren wij langs dezelfde weg –pardon zandweg– terug naar Banana. Onze vrije dag zit erop.

#### Zaterdag 25 juni

Goed nieuws: de officier verantwoordelijk voor de huishouding heeft besloten ons met het weekend te verwennen. In ieder geval heeft de kok zijn beste kookkunst bovengehaald. Op het menu staan konijn met bijpassende rode wijn en als nagerecht vers fruit zoals appelsien, kokosnoten, bananen, meloen en ananas. Een echt koningsmaal! En morgen is het menu nog beter; dan krijgen we als hoofdgerecht kalkoen met rode wijn of bier en hetzelfde nagerecht als vandaag.

Wat is zulk weekend goed voor het moreel en vooral voor onze hongerige magen!

#### Zondag 26 juni

Vandaag is er ontspanning voorzien. Eerst een voetbalmatch tegen de Baki-ploeg te Kitona en daarna een gezellig samenzijn; in de vroege avond zal dan een lekker souper geserveerd worden, zo mogelijk gevolgd door een dansavond. Ik heb echter pech want ik ben van wacht aan boord. Voor mij noch voetbal, noch souper; de danspartij is voor mij van minder belang, ik dans toch niet graag.

Het wordt een lange dag en de nacht duurt nog langer. We verliezen onze match met 2-7 ondanks de zware inspanningen van onze ploeg. Heel normaal dan ook dat de terugkerende bemanning zeer vermoeid is en dat velen onder hen 'stabiliteitsproblemen' hebben. Ze zijn blij terug aan boord te zijn om in hun hangmat te kruipen en enkele uurtjes te slapen, want morgen –pardon vandaag– is het gedaan met de mooie vakantie en is het werken geblazen.

's Anderendaags hernemen wij onze normale werkzaamheden: naar Boma voor bevoorrading en vervolgens terug naar Banana en naar zee, naar nieuwe zones om er opmetingen te doen. Tijdens deze trips hebben we telkens een gast aan boord nl. een soldaat-milicien van Kitona die als beloning een week met ons mee mag. Zo verlopen

twee volle weken zonder noemenswaardige gebeurtenissen.

#### Bezoek aan een inlandse school in Boma

#### Zondag 10 juli

Het is reeds de 14de zondag sedert ons vertrek uit België. We liggen afgemeerd in de haven van Boma en hebben een vrije namiddag. Met enkele vrienden zakken we af naar het inheems dorp dat zich uitstrekt boven op een heuvel. Onze aandacht wordt er getrokken door een samenscholing van inlanders rond een groot gebouw dat op een feestzaal lijkt. Nieuwsgierig stappen we ernaartoe. Op het podium staan jonge kinderen te zingen. Onze aanwezigheid is niet onopgemerkt gebleven en een man komt ons uitnodigen om deel te nemen aan de plechtigheid. Weigeren is onbeleefd en we nemen dan ook zonder aarzelen de uitnodiging aan. Als ware eregasten nemen wij plaats vooraan in de zaal. Het gaat om een prijsuitdeling in een school waar houtsnijkunst aan de jeugd wordt onderwezen. De leerlingen van het 4de studiejaar hadden als opdracht gekregen een hond uit hout te snijden, die van het 5de jaar een buffel. Het is verbazingwekkend hoe handig deze jongelui zijn in het beitelen. Ze ontvangen hun eigen kunstwerk als beloning voor hun prestaties. Na de plechtigheid nodigt de directeur ons uit om bij hem thuis een glas te drinken, uitnodiging die wij graag aanvaarden. De directeur is een Amerikaanse dominee die zich hier in 1926 gevestigd heeft en er les geeft aan de inlandse bevolking. Na een babbelje en een verfrissend drankje tekenen wij het lijvig gastenboek van de dominee. Ik stel mij vandaag wel de vraag: wat blijft er van al die kunstwerken over?

Tijdens ons verblijf te Boma neemt onze voetbalploeg het op tegen het plaatselijk elftal S.C. Boma. Het is ongelooflijk hoe die inboorlingen op hun blote voeten kunnen omgaan met de bal! Het is dan ook geen wonder dat onze ploeg wordt ingeblikt met 5-0.



Drie vrienden in een 'Cadillac'.





Inheemse vrouwen 'aan de was'.

### Technische problemen en een onverwachte ontmoeting

Na vier maanden actieve dienst in de tropen krijgen wij af te rekenen met ernstige technische problemen. De 50Kw dieselmotor en de generator zijn inderdaad defect en om elektriciteit op te wekken terwijl we aan de boei liggen moeten we onder stoom blijven. De herstellingen kunnen noch door ons noch op de basis uitgevoerd worden. Er doen geruchten de ronde dat we daarvoor naar Pointe-Noire, een haven in Congo-Brazzaville, zullen moeten gaan. Die geruchten worden bewaarheid en op 18 juli vertrekken we naar Pointe-Noire voor een vermoedelijke duur van een 10-tal dagen. Het meest vervelende voor ons is dat we daar geen post uit België zullen ontvangen.

De korte reis verloopt zonder noemenswaardige problemen en in de namiddag komen wij aan in Pointe-Noire. Bij het binnenvaren van de haven gebeurt er iets eigenaardigs: een aan de kaai gemeerd Portugees schip, dat olievaten aan het lossen is, stopt plotseling alle activiteit, de motoren worden gestart, meerkabels losgegooid en het schip 'maakt zich uit de voeten' alsof het de duivel had gezien; het meert af in de verste hoek van de haven en komt slechts terug op zijn plaats aan onze kaai nadat wij hebben aangelegd. Wat was de reden voor zulke eigenaardige handelwijze? Daarvoor moeten we terugkeren in

de tijd. Verleden jaar werd nl. hetzelfde schip terwijl het voor anker lag op de Congostroom, nabij de tankhaven van Ango-Ango, in de flank geramd door de De Brouwer. De Portugese kapitein heeft geen risico willen nemen en nam de benen tot, in de letterlijke zin, 'de kust veilig was'. Zo ziet u maar hoe gekend -en berucht- onze De Brouwer is!

Omwille van het vermoedelijk langdurig verblijf in de haven van Pointe-Noire wordt er overgeschakeld van zeeroutine naar walroutine. Aangezien het hier om een open, kunstmatige haven gaat, rechtstreeks in verbinding met de Atlantische oceaan, wordt het een

moeilijke en vermoeiende taak voor het wachtpersoneel. Het schip beweegt als op volle zee, de trossen en de 'springs' moeten constant in het oog gehouden worden.

Zoals in Banana moet er gepatrouilleerd worden; gelukkig wordt de patrouille met een vrachtwagen opgehaald en naar de stad gebracht.

Pointe-Noire is de hoofdplaats van het departement Kouilou en telt ca. 85.000 inwoners. De stad ligt rond de baai die de haven vormt; de huizen zijn er haast allemaal nieuw en liggen tamelijk ver van elkaar verwijderd. Het is een handelscentrum en de belangrijkste havenstad van Congo-Brazzaville. De industrie bestaat uit olieraffinage, visconservenbereiding en papierfabricage. Het is tevens het eindpunt van de spoorlijn van Brazzaville.

Het leven is hier duur voor ons: de Franse equatoriale frank is immers 3,5 maal duurder dan de Congolese frank.

### Donderdag 21 juli

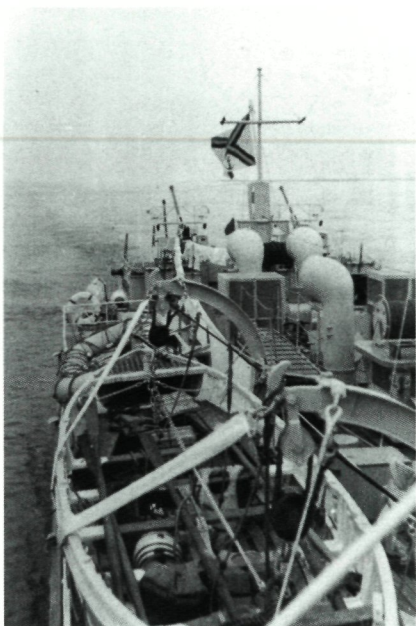
Nationale Feestdag. Deze morgen hijsen alle schepen die gemeerd liggen in de haven de Belgische driekleur; voor ons is het een hoogdag.

Om 11.00 staan we verzameld op het dek. Na de toespraak nodigt de commandant ons uit voor een drink, aangeboden door baron de Brouwer, de peter van ons schip, die zijn heilwensen per telegram heeft



Hier en daar zit er een aap op het terras van een villa.





gezonden. Er wordt getoost op de Koning, België, de De Brouwer en op onze familieleden en geliefden. Wij drinken ook op de twee resterende maanden die nog voor de boeg liggen. Na de plechtigheid wordt een lekker middagmaal opgediend: een gebakken wilde duif met frietjes en mayonaise en 'snoepgoed' als dessert. In de namiddag wordt er nagekaart over al wat voorbij is en wat ons nog te wachten staat. Zo verloopt onze Nationale Feestdag in alle eenvoud en stilte maar met een goedgevulde maag!

## De herstelling te Pointe-Noire

### Vrijdag 22 juli

De werkzaamheden nemen een aanvang. De defecte generator wordt uit het schip gehaald, een hele klus! Voor mij zijn het normale werkdagen die heel langzaam voorbijgaan.

### Zondag 24 juli

Wij zijn gisteren 'vershift' en hebben een ligplaats gekregen die verder verwijderd is van de stad maar die ons dan wel dichterbij het strand heeft gebracht. Vandaag gaan we voetballen op dat strand. Met een man of twintig spelen we tegen een ploeg inlanders, zij en wij allen op blote voeten. Er wordt op geen foutje gekeken en we slepen een prachtige overwinning in de wacht: we winnen met 7-3. Iedereen zit van kop tot teen onder het zand en een stortbad is nodig om al dat zand weg te spoelen; daarna nemen we plaats aan tafel.

In de namiddag wordt er bij een biertje gekaart door de enen en moppen getapt door anderen. Zo verstrijkt de zoveelste zondag (ik ben de tel kwijt).

### Maandag 25 juli

Deze morgen zijn we terug 'vershift' naar onze oude ligplaats. Onze plaats aan de kaai wordt ingenomen door de Capitaine Lauwereins van de CMB. In de late namiddag krijgen wij gezelschap van een Portugees passagiersschip met uitwijkelingen aan boord. De meeste winkels en handelszaken hier in Pointe-Noire worden uitgebaat door Portugezen. Het is hier dan ook 's avonds een drukte van jewelste.

De herstellingen schieten maar traag op en de kans zit erin dat wij hier blijven liggen tot het einde van de maand.

### Woensdag 27 juli

Alle onderdelen zijn terug aan boord en vandaag zal men proefdraaien. Wij hopen dat de resultaten bevredigend zullen zijn en dat we zo vlug mogelijk kunnen terugkeren naar Banana.

Het ontbreken van enig nieuws uit België, geen post en het dure leven aan wal hebben het moreel op een dieptepunt gebracht. Gelukkig verlopen de proeven naar wens en kunnen wij waarschijnlijk reeds morgen afvaren naar Banana.

### Donderdag 28 juli

Zoals gehoopt vertrekken wij stipt te 12.00 uit Pointe-Noire. Het weer is mooi en de oceaan zo vlak als een biljarttafel; de zon staat hoog aan de hemel en vol goede moed stomen wij op naar Banana. Om 18.30 liggen we vast aan de boei en al om 18.35 komt de post aan boord. Iedereen trekt zich terug in zijn kleine wereld om zo goed mogelijk te genieten van het achterstallige nieuws uit België. Het moreel zal vandaag voorzeker een duwtje naar boven krijgen.

*Wordt vervolgd*

*Tekst en foto's:  
IOM (b.d.) H. De Scheemaeker*





# Visite inédite à Zeebruges:

## le LPD - HMS Bulwark

Le 29 juillet dernier un bâtiment de la Royal Navy d'un type assez particulier effectuait une brève escale à Zeebruges. Il s'agissait du dernier-né anglais des Landing Platform Docks - LPD, le **HMS Bulwark L15**, qui mesure 176 mètres de long et 29 de large, pour 18.400 tonnes de déplacement.

La particularité de ce type de navire(\*) est sa polyvalence qui lui permet d'assurer de multiples missions spécifiques. Parmi celles-ci de servir de plateau de commandement pour le *Commander Amphibious Task Force* (CATF), pour le *Naval Task Group Commander* (CTG) et le *Commander Landing Force* (CLF), lorsque embarqués. Il peut également être requis pour assurer le transport de matériel lourd, le déploiement d'hélicoptères ou le débarquement de troupes d'assaut amphibies (de 300 à 710 hommes) avec leur équipement complet et moyens de transport à terre. Voire encore, comme support logistique, des tâches d'aide, assistance ou évacuation en cas de crise ou de catastrophes naturelles. Etc.

Fort d'un équipage de 387 unités, dont 23% sont des femmes, ce navire offre la possibilité d'embarquer sur les 500 mètres de parking linéaire de l'entrepont, pas moins de 31 camions lourds et 36 véhicules tous-terrains du type Land Rover ou Viking avec leur remorque, sans oublier six chars de combat du type Challenger II et deux Beach Recovery Vehicles (châssis de Léopard I). Tout ce matériel roulant pouvant être amené à terre au moyen de quatre Landing Crafts Utility (LCU) Mk 10, de 72 tonnes de charge utile, que l'on exfiltre via un immense radier de



Le HMS Bulwark L15, 176 mètres de long, 29 de large, pour 18.400 tonnes de déplacement.

(\*) Lire aussi l'article «Un concept naval nouveau: le LDP», consacré au Hr.Ms. ROTTERDAM, paru dans Neptunus n° 4 - Déc. 2002.



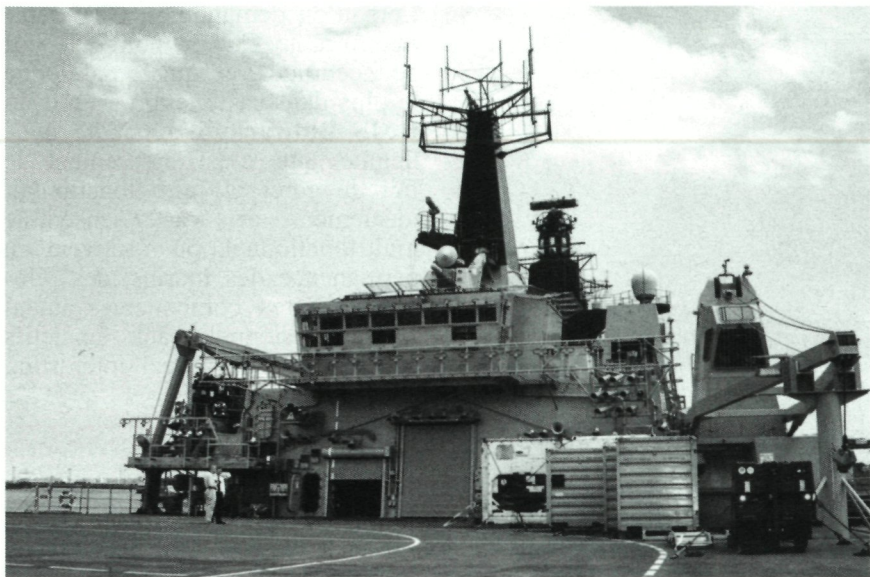


Plate-forme héli d'une longueur de 64 m. avec 2 spots d'appontage, mais pas de hangar; grue de 4 T.

15 x 48 mètres. Entendez une cale-dock immergeable par adjonction de 8.000 tonnes d'eau dans la poupe du navire (- 3.50 m) au moyen de 4 pompes réversibles d'une capacité de 700 m<sup>3</sup>/h. En outre quatre autres Landing Crafts Vehicle & Personnel (LCVP) Mk5 (vit. 24 nœuds) sont encore embossés sur le pont principal.

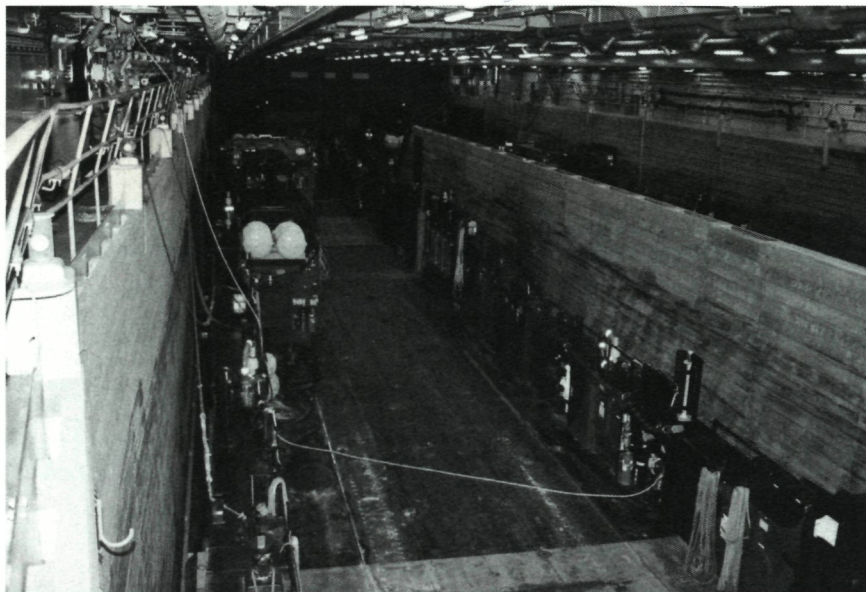
Sur la plate-forme arrière, le LPD met à disposition deux spots d'appontage simultanés pour faire opérer de 2 à 7 appareils selon le type: Merlin, Sea King, RAF CH47 Chinook ou Puma. Sans oublier toute la logistique nécessaire à leurs vols et entretiens.

Le **HMS Bulwark**, dont la coque fut construite en 7 modules et comprend 907 compartiments, est bien sûr équipé des systèmes de détection, défense, communication et sauvegarde les plus sophistiqués. Adaws Command System; Thales Integrated Communications System; Surveillance radar Type 996; deux Thales 30 mm Goalkeeper CIWS; deux 20 mm Gambo; huit 7.62 mm GPMG; Seagnat Decoy System, etc. Son autonomie est de 8.000 nautiques et sa vitesse maximum de 18 nœuds. Et –innovation d'importance– il est le premier navire de la Royal Navy à avoir un système de propulsion du type Integrated Full Electric Propulsion. Il est en effet équipé de deux génératrices diesel de

6.25 MW et deux de 1.56 MW qui entraînent deux moteurs électriques accouplés à deux hélices, plus celle d'étrave!

Lancé à Barrow-in-Furness le 15 novembre 2001, le **HMS Bulwark** –qui avec son sister-ship l'**HMS Albion** remplace les LDP **Fearless** et **Intrepid** récemment décommissionnés– est le 7ième navire de la Royal Navy à porter ce nom. Le premier était un vaisseau de 3ième rang, 71 canons, dont la construction fut commencée à Portsmouth en 1777 mais ne fut jamais achevée. Le second, également un voilier, fut lancé le 23 avril 1807 à Portsmouth

et servit pendant 20 ans, prenant part entre autres, à la guerre américaine de 1814-1815. La quille du troisième, un navire à hélice cette fois, fut posée à Chatham le 8 mars 1859 mais la construction fut suspendue jusqu'en 1872, année où il fut finalement démoli. Le quatrième était un navire de guerre de 1er rang, 121 canons, qui fut lancé le 7 mars 1860; de nombreux problèmes techniques firent qu'il ne fut jamais commissionné et qu'il fut finalement démoli en 1919. Le cinquième, un croiseur de 15.000 tonnes, 2 hélices, fut lancé le 18 octobre 1899 aux Devonport Dockyards. En 1908, il était commandé par le plus jeune capitaine de la flotte du moment, un certain R.F. Scott, qui se distingua plus tard comme explorateur polaire. Parfaitement opérationnel lors de la déclaration de guerre, ce navire fut cependant victime d'une violente explosion le 26 novembre 1914, alors qu'il embarquait des munitions. Il n'y eut que 12 survivants sur les 750 hommes d'équipage. Le sixième enfin, était un *Light Fleet Carrier* de 22.000 tonnes, lancé le 22 juin 1948 chez Harland & Wolff à Belfast. Pouvant embarquer 50 avions, il entra en service actif en 1956 lors de la crise de Suez. Transformé en porte-hélicoptères en 1959, il resta opérationnel jusqu'en 1976, puis passa dans la réserve. Réactivé en 1979 comme *Anti-Submarine Warfare Carrier* il fut définitivement décommissionné en 1983.



Un radier de 15 x 48 m hébergeant quatre LCU – Mk 10.





Lorsqu'on demande au CPV Jerry Stanford, le CO de notre visiteur de Zeebruges, ce qui le passionne le plus dans sa fonction à bord du **HMS Bulwark**, il répondra avec flegme que c'est assurément le fait de gérer et faire fonctionner idéalement ce vaste ensemble multifonctionnel, où s'activent en permanence des marins, des pilotes et autres combattants; autant de professionnels aux objectifs spécifiques. It's a real interesting challenge, you know!

Un 'stern gate' de 97 tonnes!

*Photos Fr. Philips*

*Saint Bernard du Spuikom*



## **MULTI n.v.**

### **Scheepsbouwkundig Studiebureau**

**Engineering - Planning  
Budgettering - Berekeningen  
Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:  
**Autocad, Microstation, Nupas.**

Multi n.v., Winninglaan 11, 9140 Temse  
Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11  
E-mail: [info@multi.be](mailto:info@multi.be) Website: [www.multi.be](http://www.multi.be)



**Turbo's Hoet**



**Uw Turbospecialist  
Votre spécialiste Turbo  
Ihre Turbospezialist**

**GARRETT**



**HOLSET**



**IHI**

**MITSUBISHI**

**Turbo's Hoet P & R N.V.**  
Bruggesteenvweg 145  
B - 8830 Hoogde  
**België**  
Tel.: 051/25.24.36  
Fax: 051/20.05.07



# Admiraalszaal Officiersmess Marine

## Marinekazerne Bootsman Jonsen

Portretten geschilderd door Cdt Liénart – Kopieën van schilderijen in de musea van Brussel (Oude Kunst), Duinkerke (Beaux-Arts) en Brugge (Memling), en in de privé-collecties van baron de Brouwer en Baron Jacobsen, of naar oude etsen.



Commandant Liénart bij één van zijn zelfgeschilderde portretten.

### Antonie 1 van Boergondië 1421-1504

Graaf van Laroche,

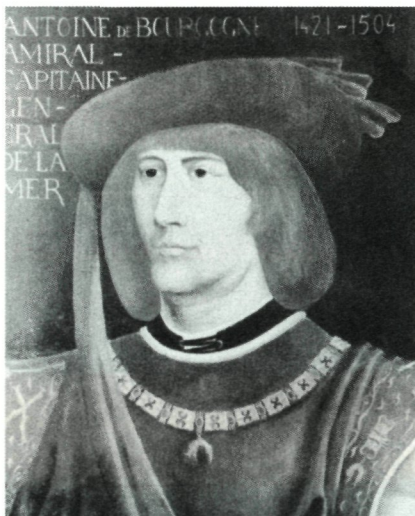
Graaf van Steenberghe, St Menehould, Grand-Pré, Guines en Chateauthierry,

Heer van Veere, Beveren, Vassy en Crèvecoeur,

Ridder van het Gulden Vlies en in de St Michielsorde.

Hij was de onwettige zoon van Filips de Goede, hertog van Boergondië.

Als vloothoofd vertrok hij in 1457 vanuit Sluis ter bestrijding van de zeeroverij en in 1464 naar de Middellandse Zee om Ceuta, dat belegerd was door de Moren, te ontzetten. In de slag bij Nancy in 1477 voerde hij het bevel over het centrale legerkorps aan de zijde van zijn halfbroer, hertog Karel de Stoute, die er de dood vond. Hijzelf werd door de hertog van Lotharingen gevangen genomen en verkocht aan koning Lodewijk XI, die hem



Antonie 1 van Boergondië, bijgenaamd 'De grote Bastaard van Boergondië', in vol ornaat van Ridder van het Gulden Vlies, orde ingesteld door zijn vader hertog Filips de Goede (Memlingmuseum te Brugge).

op zijn beurt als gijzelaar gebruikte om de overgave te bekomen van de stad St. Omer, die verdedigd werd door zijn zoon Philips. In 1498 benoemd tot 'Admiraal Kapitein-generaal van de Zee', met algemene

bevoegdheid inzake de maritieme aangelegenheden, de zeelui en de schepen van het hertogdom.

Zijn nakomelingen volgden hem op in het admiraalsambt.

### Lodewijk Van Boisot 1530-1576

Heer van Ruart,

Admiraal van de Zeeuwse Geuzenvloot.

Geboren te Brussel omstreeks 1530 als zoon en kleinzoon van hoge ambtenaren in dienst van de hertogen van Boergondië.

Nam dienst in de Koninklijke Spaanse Vloot van Philips II. In 1566 koos hij partij voor Willem de Zwijger, prins van Oranje. Werd door deze laatste in 1574 benoemd tot vice-admiraal voor Holland en Zeeland. Hij behaalde de zege in de slag van Middelburg, bij welke gelegenheid hij een oog verloor. Tevens vernietigde hij in 1574 de koninklijke vloot van Requesens



bij het ontzetten van Leiden. Hij kwam om op zee bij de belegering van Zierikzee in 1578 en werd begraven in de abdij van Middelburg op Walcheren.

Willem de Zwijger bedacht hem met een gouden ketting met als opschrift "Bevonden als een dapper man, het heil van de gemene zaak toegedaan".



Lodewijk Van Boisot, naar een oude ets in het Museum voor Schone Kunsten te Brussel, verschenen in de 'Cahiers de la Fourragère.'

### Michiel Dorne .... - †1641

#### Admiraal van de Vlaamse vloot.

Hij deed dienst op zee onder admiraal Colaert en voerde het bevel over diverse eskaders te Duinkerke. Bestreed admiraal Tromp vóór Duinkerke en nadien in de slag van de Downs (sept. 1639); aldaar redde hij het Vlaams eskader, een leger van 5.000 man en een geldsom ter waarde van 3 miljoen, en bracht het vloothoofd, Don Antonio de Oquendo, behouden terug. In 1640 bestreed hij met succes het eskader van St. Malo en nadien de Franse vloot vóór het eiland Ré, waar hij zeven schepen buit maakte. Dodelijk getroffen tijdens dit laatste gevecht overleed hij te La Corogna in de lente van 1641.



Michiel Dorne naar een ets verschenen in een Hollands boek.

### Michiel Jacobsen 1560-1632

#### Admiraal-generaal van het Vlaams Eskader,

#### Ridder van Santiago.

Stammend uit een oude adellijke familie van Ten Briele, werd hij omstreeks 1560 geboren te Duinkerke.



Michiel Jacobsen, bijgenaamd 'De Zeevos', naar een oude illustratie in het boek van Paulhonnier van Duinkerke en een familieportret van de familie Jacobsen in het 'hôtel Jacobsen' te Noirmoutier.

Hem viel de taak te beurt de onoverwinnelijk geachte Armada van Philips II door de Noordzee te loodsen. Nadien was hij kapitein in het eskader van de aarsthertogen Albrecht en Isabella. Eerst als vice-admiraal en vervolgens als admiraal van het Vlaams vlooteskader vertrok hij jaarlijks, bij het aanbreken van de lente, vanuit Duinkerke ten strijde naar het zuiden. Tijdens de oorlogen met Frankrijk en de omwentelingen te Napels en in Portugal, raakte hij betrokken bij schermutselingen met de Turken en konvooeerde hij met succes talrijke handelsvloten tussen Spanje en Vlaanderen. Hij overleed te Sanlucar in Spanje na vijftig jaren dienst bij de Marine.

Hij had zeven zonen, waarvan er vier kapitein werden; één van hen, de te Oostende gevestigde Jan Jacobsen, verkoos in de lucht te vliegen eerder dan zich over te geven aan een Hollands eskader van negen schepen. Michiel Jacobsen had eveneens vijf dochters waaronder de grootmoeder van Jan Bart.

### Mathias Rombout .... - † 1641

#### Vice-admiraal van Vlaanderen.

Voerde in 1628, als kapitein in de Koninklijke Vloot onder het bevel van admiraal de Ribera, strijd tegen het eskader van admiraal Piet Hein



Mathias Rombout naar een schilderij in het Musée des Beaux-Arts te Duinkerke



dat de Vlaamse kust blokkeerde. Bij die gelegenheid sneuvelde Piet Hein, terwijl Rombout gevangen werd genomen. Kort daarop vrijgelaten, hernam hij zeedienst en triomfeerde hij bij een treffen met een Hollands eskader onder Cornelis Janssen de Haen. Vervolgens diende hij in de vloot van vice-admiraal Michiel Dorne en nam in die hoedanigheid deel aan de bescherming van de konvooien tussen Spanje en Vlaanderen. Hij was ook present bij de slag in de Downs tegen admiraal Tromp en nadien tijdens de ongeregelde heden in Portugal. Op 4 juni 1641, bij het uitvaren van Duinkerke, stootte hij op het Hollands eskader van admiraal Witte Wittensen; hij bezweek voor de overmacht en viel op het veld van eer.

### **Jacob Colaert 1584-1637**

#### **Admiraal van de Vlaamse Krijgsvloot.**

Geboren te Duinkerke uit een geslacht van Vlaamse zeevaarders.

Eerst onder de aartshertogen Albrecht en Isabella, daarna onder koning Filips IV van Spanje, voerde hij voortdurend strijd tegen de Noord-Nederlanders tot zijn overlijden op 53-jarige leeftijd. Hij



Jacob Colaert naar een schilderij in het Musée des Beaux-Arts te Duinkerke.

had dan 36 jaren zeedienst op zijn actief, gedurende dewelke hij 16 maal oorlogskwetsuren opliep en 109 koopvaarders, 26 oorlogsschepen en 1500 kanonnen buit maakte.

Hij was gehuwd met de zuster van Antoon Meny, eveneens een Vlaams admiraal. Na de verovering van Duinkerke door de Fransen vestigden de Colaerts zich te Brugge.

Verskillende leden van de familie deden dienst bij de marine: Elooi en Frans (1597); Mathijs (1597); Jacob (1600); Raoul (1602); Michiel (1624); Jacob en Jan (1644-1646) en Antoon (1650).

### **Erasmus de Brouwer 1590-1668**

#### **Kaperskapitein.**

Geboren te Ophasselt rond 1590; later woonachtig te Oostende.

Als kaperskapitein in dienst van de Spaanse koning nam hij deel aan de oorlog tussen Spanje en Engeland. In november 1650 maakte hij het Engels fregat 'Anne de Foy' buit en



Erasmus de Brouwer naar een schilderij toebehorend aan de familie van baron de Brouwer.

in november 1652 de Amsterdamse koopvaarder 'Rubis'. Verslagen bij de Goodwin Sands door vier fregatten van Cromwell's marine werd hij in Chelsea College gevangen gezet. Terug vrij maakte hij 20

schepen buit gedurende de maand mei 1656 en in 1659 twee Engelse oorlogsschepen tezamen met een konvooi van 9 koopvaarders. In 1660 veroverde hij stormenderhand het vlaggenschip van de admiraliteit van Algiers, met 64 kanonnen en een 600-koppige bemanning aan boord, en bracht het triomfantelijk naar Sanlucar; bevrijdde aldus een groot aantal galeislaven.

Op 29 mei 1668 werd hij te Oostende begraven bij welke gelegenheid een plechtige eredienst werd gehouden op verzoek van de Admiraliteit.

Zijn zoon Jan trad in zijn voetsporen en diende als kapitein onder Jan Bart.

### **Filips van Montmerency 1518 (?) - 1568**

#### **Graaf van Hoorn,**

#### **Admiraal van de Vlaamse Krijgsvloot,**

#### **Voormalig gouverneur van Gelderland,**

#### **Ridder van het Gulden Vlies.**

Nam in 1558 deel aan de aanval op Bretagne en de havens van Brest en Dieppe door een Brits-Boergondische vloot van 120 schepen onder het bevel van de Engelse admiraal

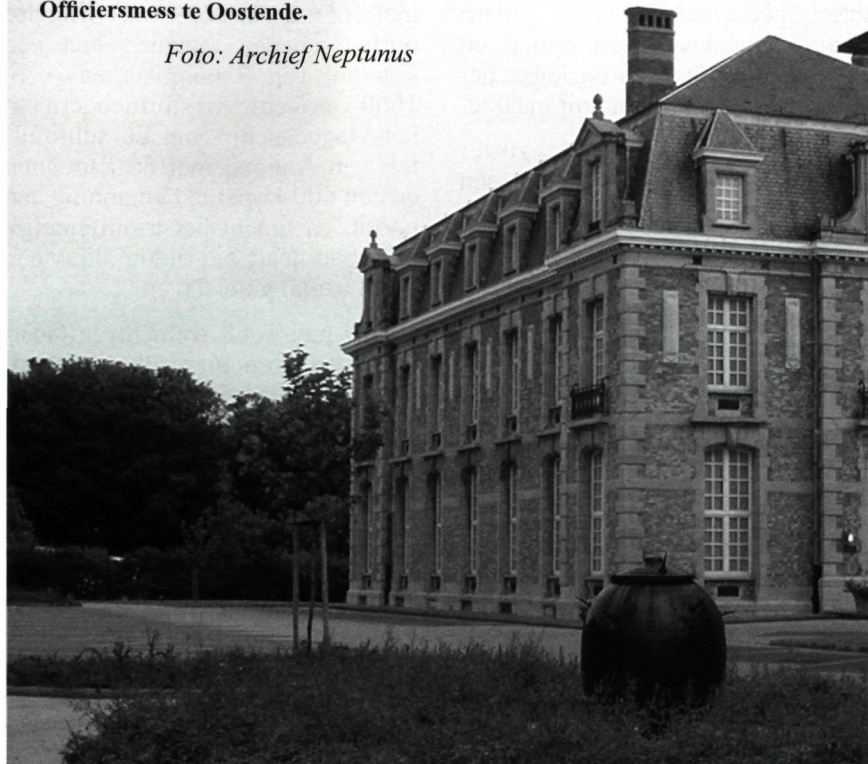


Filips van Montmerency naar enkele oude etsen in diverse documenten verschenen ten tijde van de terechtstelling van de graven Egmont en Hoorn



Officiersmess te Oostende.

Foto: Archief Neptunus



Clinton en 30 aangevoerd door vice-admiraal Gerard van Meckeren, bijgenaamd Batenborg. Bij het overlijden zonder erfopvolger van admiraal Maximiliaan van Boerondië werd Filips van Montme-rency door koning Filips II in 1559 tot admiraal van de Vlaamse vloot benoemd; van de landvoogdes Margaretha van Parma verkreeg hij in 1560 de toestemming de hoofdzetel van de Admiraliteit naar Gent, waar hij resideerde, over te brengen.

Graaf van Hoorn geniet vooral bekendheid als onverzettelijk tegenstander van de politiek van Filips II. Als boegbeeld van deze georganiseerde weerstand werd hij, samen met graaf Egmont, op bevel van de hertog van Alva onthoofd op de Grote Markt te Brussel op 5 juni 1568. Zijn dood was het startsein voor de opstand van de Watergeuzen en het verzet tegen de hertog van Alva en zijn Inquisitie.

KTZ (R. Hr.) J.-C. Liénart



# A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

**HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.**

**SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1**

**TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79**



# Bicentenaire de la bataille de Trafalgar

Du 28 juin au 3 juillet trois navires belges, le **Westdiep**, le **Godetia** et le **Bellis** participèrent à la parade navale Trafalgar 200 International Fleet Review, organisée au large de Portsmouth. Des centaines de navires venus de 36 pays y étaient rassemblés pour participer à la commémoration du bicentenaire de la victoire de l'amiral Nelson sur la flotte franco-espagnole en date du 21 octobre 1805. Parmi les 120 bâtiments de guerre présents figuraient le porte-avions nucléaire **Charles de Gaulle** et le porte-aéronefs espagnol **Príncipe de Asturias**.

## ADMIRAL PITKA

L'ENS Admiral Pitka est l'ex-HDMS Hvidbjørnen de la marine danoise. Construit en 1975, le navire de 1970 tonnes a été transféré à la marine estonienne en novembre 2000. De mars 2005 à mars 2006 l'Admiral Pitka porte la marque du commandant de l'escadre de chasseurs de mines de l'OTAN, le Standing Naval Mine Counter Measure Group 1 (SNMCMG 1).



## ALVARES CABRAL

Le NRP Alvares Cabral est un des trois navires portugais du type MEKO 200P de la classe Vasco da Gama. La frégate a rejoint la flotte en mai 1991 et sera, tout comme ses sisterships, modernisée dès 2009.



## AMERIGO VESPUCCI

Voilier-école de la marine italienne l'ITS Amerigo Vespucci, lancé en 1931, a une longueur de 82,4m et un déplacement de 4146 tonnes. Ce magnifique trois-mâts carré à la surface de voilure de 3000 m<sup>2</sup>, a un équipage fixe de 243 officiers et matelots et peut embarquer 150 cadets de l'Académie Navale de Livourne. Après des révisions approfondies en 1964, 1973 et 1984, l'Amerigo Vespucci subira une nouvelle révision dès son retour à Livourne en septembre 2005 et sera remis en service actif début 2007.



ITS Amerigo Vespucci et le voilier colombien Gloria.



## ARCHER

Le rôle des patrouilleurs du type 2000, tel le HMS Archer, dont la Royal Navy compte 16 unités, est de fournir des plateformes navales pour la formation des enseignes de vaisseau de 1ère classe de la réserve et des étudiants des universités. Ces petits patrouilleurs de 54 tonnes avaient, pendant le T200 IFR, comme tâche de patrouiller autour des navires au mouillage.



## BELLE POULE

La goélette à huniers FS Belle Poule, construite à Fécamp en 1932, accueille un équipage de 17 officiers et marins, complété de 20 élèves de la première année de l'Ecole Navale de Brest. La Belle Poule est la réplique fidèle des goélettes de pêche de Paimpol. Longue de 37,5m sa surface de voilure est de 425 m<sup>2</sup>.



## CHARLES de GAULLE

La Marine Nationale était présente au T200 IFR avec le porte-avions FS Charles de Gaulle, le destroyer FS Jean Bart, le sous-marin FS Perle, le ravitailleur FS Meuse et les voiliers-écoles FS Belle Poule et FS Mutin.

Le Charles de Gaulle et son escorte (le Jean Bart, le Perle et le Meuse) arrivèrent à Portsmouth après avoir participé au déploiement franco-américain FRAME 05.



Un avion Rafale M à l'arrière du navire.

## COAST GUARD

Plusieurs bateaux de la Garde côtière britannique assistèrent. les patrouilleurs de la Royal Navy pour assurer la sécurité dans les zones de mouillage.





## ENDURANCE

Construit en 1990 en Norvège sous le nom Polar Circle, la Royal Navy a acquis ce navire en 1991 et l'a renommé HMS Endurance. D'une longueur de 91m le navire déplace 6500 tonnes. Il peut embarquer 112 marins et scientifiques et 15 Royal Marines. Chaque année l'Endurance passe 7 mois dans l'Antarctique. Sa coque renforcée permet de briser de la glace d'un mètre d'épaisseur.



## GLORIA

Ce trois-mâts barque de 76m de long a été construit spécialement pour la Marine colombienne en Espagne en 1986. Le Gloria s'inspire des barques allemandes d'avant-guerre.



Il fut le premier d'une série de quatre voiliers construits par le chantier Celaya à Bilbao. Les trois suivants furent le Guayas (Equateur), le Simon Bolivar (Venezuela) et le Cuauhtemoc (Mexique). Le Gloria a un équipage de 153 hommes, dont 77 cadets, et sa surface de voilure est de l'ordre de 1400 m².

## FORT GEORGE

Le RFA Fort George est un ravitailleur polyvalent long de 203,5m et au déplacement de 36.580 tonnes à pleine charge. L'équipage est composé de 36 officiers, 19 officiers marinières et 79 matelots de la RFA. Mis en service en juillet 1993 le Fort George est en mesure de ravitailler simultanément en chargements lourds, munitions et combustibles. Son pont d'envol lui permet de recevoir 3 hélicoptères type Merlin et même, le cas échéant, des avions du type Sea Harrier. Le navire peut également servir comme Primary Casualty Receiving Ship (navire hôpital).



## G. PRINI

Le sous-marin d'attaque italien ITS Giuliano Prini appartient à la classe Sauro modifiée. Long de 66,4m et déplaçant 1662 tonnes en plongée, il fut mis en service en novembre 1989. Son équipage est composé de 51 hommes dont 7 officiers. En novembre 2004 le Giuliano Prini a quitté le chantier après avoir subi des modifications à l'occasion desquelles il a été équipé du système de combat STN ATLAS ISUS 90-20. La Marine italienne envisage d'installer des lanceurs pour missiles Harpoon ou Exocet à bord de tous ses sous-marins.



## GRIFFON 2000

Ce petit hovercraft de 6,5 tonnes, équipé d'un mitrailleur de 7.6mm, était affecté à la sécurité.





## ISKRA

La goélette trois-mâts polonaise ORP Iskra fut construite en 1982. Ce voilier de 380 tonnes et d'une longueur de 42,7m fait fonction de voilier-école pour l'Académie Navale de Pologne. Son mât d'artimon sert également de cheminée pour l'échappement des gaz du moteur.



## MOHAMED V

Longue de 93,5m la frégate marocaine Mohamed V est un navire de la classe Floréal construit à St-Nazaire en mars 2002. Il remplit des missions identiques à celles des unités françaises de la même classe, à savoir principalement des missions de surveillance et de contrôle dans les eaux territoriales. Pour mener à bien ces missions le Mohamed V est équipé de deux lanceurs MM38 Exocet, deux lanceurs Matra Simbad, un canon OTO Melara de 76mm et deux canons Giat de 20mm. La frégate, de 2950 tonnes, embarque également un hélicoptère Panther AS565-MA.



## PRINCIPE DE ASTURIAS

L'Espagne alignait les deux fleurons de sa flotte. Le SPS Principe de Asturias, mis en service actif en mai 1988, déplace 17.188 tonnes et a un équipage de 764 hommes. Il peut embarquer 10 Harriers, 6 hélicoptères Sea King AEW, 4 hélicoptères AB-212. Une modernisation mi-vie est prévue pendant la période 2006-2008.

## NORNA

FPV Norna est une des quatre unités appartenant à l'Association de Protection de la Pêche de l'Écosse (Fisheries Protection Agency). Construit en 1987 il a une longueur de 65m et un déplacement de 1385 tonnes.



## SAIPAN

La participation de la US Navy à cette parade navale était plutôt réduite. Seul le porte-hélicoptères d'assaut USS Saipan était présent dans le Solent, bien qu'initialement il était prévu d'envoyer le USS Carl Vinson et ses navires d'escorte. Le Saipan, qui appartient à la classe Tarawa, fut admis dans la flotte en octobre 1977. Long de 254,2m et déplaçant 39.267 tonnes le Saipan peut embarquer 9 hélicoptères du type CH-53D Sea Stallion ou 12 CH-46D Sea Knight.



Texte et photos: G.A.H. Toremans



U zoekt een exclusief geschenk...  
Vous cherchez une idée de cadeau...

... het ideale adres: **Neptunus Boetiek**  
... l'adresse idéale: **Boutique Neptunus**

**Neptunus**  
**PB 17, 8400 Oostende**  
**Tel./Fax: 059/80.66.66**

**Wapenschilden in stock**  
**Crests en stock**



Ref.: WPS 00150/1

Ref.: WPS 00150/2



Ref.: WPS 00150/5



**Zo u het wapenschild van uw schip wenst,  
vraag ons om de lijst van de wapenschilden die wij kunnen bestellen  
(zowel van schepen in dienst als schepen die niet meer bestaan).**

**Si vous désirez obtenir le crest de votre navire,  
contactez-nous afin d'obtenir une liste des crests  
qui peuvent être commandés  
(navires en service ou n'existant plus).**





**Koperen sleutelhangers**  
**Porte-clefs en cuivre**  
**JRP 00195**



**Kapiteinsbel**  
**Cloche capitaine**  
**H: 15 cm**  
**Ref.: DUP 00485**



**Stuurwiel**  
**Gouvernail**  
**Ø 45 cm**  
**Ref.: JRP 00524**







**Ball cap logo**  
**Ref.: EGF 00393**



**Ball Cap met/avec badge**  
**Ref.: EGF 00392**



**Kompas clip**  
**Compas clip**  
**11 cm**  
**Ref.: JRP 00500**



**Asbak met deksel**  
**Cendrier avec couvercle**  
**Ref.: JRP 00497**





**Receptiebel (tot einde voorraad)**  
**Sonnette de réception (stock limité)**  
H. 10 cm Ø 13 cm  
Ref.: JRP 00181



**Vlag Marine**  
**Drapeau Marine**  
1m x 1.50m  
Ref.: ATO 00288



**Kompas koper**  
**Compas en cuivre**  
Ø 8 cm  
Ref.: JRP 00501





# De Maritieme Boetiek/ La Boutique Maritime

BESTELBON - BON DE COMMANDE

Artikel Nr. N° Article	Artikel Article	Prijs/stuk Prix/pièce €	Aantal Nombre	Totaal Total €
SWM 00308	Aansteker Blauw - Briquet bleu	1,25		
JRP 00497	Asbak met deksel/ Cendrier avec couvercle 10 cm	9,50		
JRP 00519	Balansfiguur 2 Matrozen / Balancier avec 2 matelots	29,50		
EGF 00392	Ball cap badge	6,25		
EGF 00393	Ball Cap logo	6,25		
LED 00309	Boei / Bouée 35 cm FR of ENGELS/ FR ou ANGLAIS	10,00		
JRP 00498	Bootsmanfluit/Sifflet de manœuvre	5,00		
LAU 00338	Damessjaal blauw in zijde / Foulard bleu en soie	22,25		
DUP 00482	Heuptasje / Sac banane	5,00		
JRP 00520	Houten doosje met anker / Boîte en bois avec ancre	9,50		
JRP 00456	Kandelaar anker/ Chandelier ancre	14,00		
JRP 00499	Kandelaar schroef/ Chandelier hélice	7,50		
DUP 00485	Kapiteinsbel / Cloche capitaine	4,00		
JRP 00500	Kompas clip / Compas clip	3,00		
JRP 00501	Kompas koper/Compas en cuivre	16,50		
ALL 00505	Meter, jongen of meisje / Mètre, garçon ou fille	11,50		
JRP 00523	Presse-papier, 3-master/3-mâts	5,00		
JRP 00525	Presse-papier, Zeilschip/Voilier	5,00		
JRP 00181	Receptiebel / Sonnette de réception	23,50		
JRP 00104	Rummaatje/ Mesure de rhum	2,50		
DUP 00527	Sleutelhanger beertje/Porte-clefs ourson "Belgian Navy"	3,00		
JRP 00195	Sleutelhanger koper / Porte-clefs en cuivre	3,00		
DIV 00235	Sticker seinvlaggen / Autocollant drapeaux de signaleur	1,25		
JRP 00524	Stuurwiel 45cm / Gouvernail 45cm	19,50		
INS 00394	Tafelvlag / Drapeau de table	6,50		
ATO 00288	Vlag Marine / Drapeau Marine	27,50		
WPS 00150/5	Wapenschild in keramiek / Crest en céramique IRIS	15,00		
WPS 00150/2	Wapenschild in keramiek / Crest en céramique KAMINA	28,50		
WPS 00150/1	Wapenschild in keramiek / Crest en céramique MARINE	28,50		
<b>Totaal - Total :</b>				

Naam-Nom : \_\_\_\_\_  
 Voornaam-Prénom : \_\_\_\_\_  
 Adres-Adresse : \_\_\_\_\_  
 Postnummer-Code postal : \_\_\_\_\_  
 Gemeente-Commune : \_\_\_\_\_ Tel. : \_\_\_\_\_  
 E-mail : \_\_\_\_\_

Terug te sturen naar - A renvoyer à NEPTUNUS POSTBUS 17 - 8400-OOSTENDE

TEL/FAX 059/80.66.66 - E-mail vzw.neptunus@scarlet.be

## Verkoopsvoorwaarden

1. Er zijn geen portokosten voor België, gelieve ons te contacteren voor bestellingen in het buitenland.
2. Onze souvenirs zijn te koop bij de v.z.w. NEPTUNUS, Marinekazerne Bootsman Jonsen, 3e & 23e Linieregimentsplein, 8400 OOSTENDE
3. De souvenirs zullen alleen verstuurd worden na betaling van het verschuldigde bedrag op rekening nr. 473-6090311-30 van NEPTUNUS v.z.w., Postbus 17, 8400 - OOSTENDE
4. Klachten moeten binnen de 15 dagen na verzending van uw bestelling aan ons gemeld worden.
5. Alle prijzen zijn inclusief BTW
6. Wij blijven graag ter uwer beschikking voor verdere inlichtingen.

## Conditions de vente

1. Les frais de port pour la Belgique sont gratuits, veuillez nous contacter pour des commandes à l'étranger.
2. Nos souvenirs sont en vente auprès de l'ASBL NEPTUNUS, Marinekazerne Bootsman Jonsen, 3e & 23e Linieregimentsplein, 8400 - Oostende
3. Les souvenirs ne seront expédiés qu'après paiement de la somme correspondant à la commande sur le compte 473-6090311-30 de NEPTUNUS asbl, Boîte Postale 17, 8400 - OOSTENDE
4. Toutes les réclamations doivent nous parvenir dans les 15 jours suivant l'envoi de la commande.
5. Tous nos prix sont TVA comprise.
6. Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.









**Boei / Bouée**  
**Ø 35 cm**  
**Ref.: LED 00309**

**Ook verkrijgbaar  
in Engelse versie  
Également disponible  
en version anglaise**



**Houten doosje met anker**  
**Boîte en bois avec ancre**  
**10 cm x 10 cm x 5 cm**  
**Ref.: JRP 00520**



**Rummaatje**  
**Mesure de rhum**  
**H. 5 cm**  
**Ref.: JRP 00104**



**Bootsmansfluit**  
**Sifflet de manoeuvre**  
**Ref.: JRP 00498**  
**11,5 cm**



**Damessjaal in zijde  
Foulard en soie  
Ref.: LAU 00338**



**Kandelaar anker  
Chandelier ancre  
Ref.: JRP 00456**



**Balansfiguur: 2 matrozen  
Balancier: 2 matelots  
H: 42 cm  
Ref.: JRP 00519**

**Kandelaar schroef  
Chandelier hélice  
Ref.: JRP 00499**







**Meter, jongen of meisje  
Mètre, garçon ou fille  
Ref.: ALL 00505**



**Heuptasje  
Sac banane  
15 x 11 cm  
Ref.: DUP 00482**



**Sleutelhanger beertje "Belgian Navy"  
Porte-clefs ours "Belgian Navy"  
7 cm  
Ref.: DUP 00527**





**Sticker seinvlaggen  
Autocollant drapeaux de signaleur  
Ref.: DIV 00235**



**Presse-papier  
zeilschip / voilier  
Ø 9,5 cm  
Ref.: JRP 00525**



**Presse-papier  
3-master / 3-mâts  
Ø 9,5 cm  
Ref.: JRP 00523**

**Tafelvlag  
Drapeau de table  
Ref.: INS 00394  
H: 30 cm**



**Aansteker  
Briquet  
Ref.: SWM 00308**



# InfoMarine

## Defensiedagen: koninklijk bezoek en 85.000 bezoekers

Dit jaar hadden de Defensiedagen plaats in het kader van de 175ste verjaardag van België en 25 jaar federalisme. Normaal hadden ze moeten starten op vrijdag 8 juli met een grote internationale vlootparade vóór de kust van Oostende maar die ging helaas niet door aangezien de meteorologische diensten slecht weer voorspelden. Maar dat belette niet dat Zijne Majesteit de Koning traditiegetrouw de vloot schouwde op de Marinebasis te Zeebrugge. Na een eresaluut van 21 kanonschoten afgevuurd door de Aster, ging hij aan boord van de Libération. Telkens deze laatste ter hoogte kwam van een schip werd de koning door de voltallige bemanning onthaald op een driewerf "hip, hip, hoera". Daarop volgde een luchtdéfilé over de basis van Alfa Jets en F16's en Sea King, Alouette II en III en A109 helikopters. Het koninklijk bezoek werd afgesloten met het neerleggen van een bloemenkrans aan het monument van de duikers-ontmijners.

Op zaterdag 9 en zondag 10 juli hadden dan de Opendeurdagen plaats, eveneens op de Marinebasis te Zeebrugge. De minister van Defensie, de heer André Flahaut, arriveerde aan boord



van een stoomtrein waarop hij het lint knipte en aldus de Opendeurdagen plechtig opende.

Die dagen kenden een enorme toeloop: 85.000 bezoekers volgens de organisatoren. Niets werd aan het

## Journées de la Défense 2005: visite royale et 85.000 visiteurs

La dernière édition des Journées de la Défense s'inscrivait dans un cadre particulier, celui du 175ème anniversaire de la Belgique et de 25 ans de fédéralisme.

Le départ devait être donné le vendredi 8 juillet par une parade navale internationale prévue au large d'Oostende, une parade annulée malheureusement pour cause de prévision de mauvais temps. Sa Majesté le Roi n'en a pas pour autant failli à la tradition de passer notre flotte en revue à la Base Navale de Zeebruges. C'est à bord de la vedette Libération qu'il s'embarqua, salué par 21 coups de canons tirés par le chasseur de mines Aster. A chaque passage d'un navire par la Libération les équipages accueillèrent le Roi en lançant de joyeux «hip, hip, hurra».

La Base Navale fut ensuite survolée par des avions Alfa Jet et F16, des hélicoptères Sea King, Alouette II et III et A109. La visite du Roi se clôtura par le dépôt d'une gerbe au monument des plongeurs-démineurs.

Les samedi 9 et dimanche 10 juillet furent consacrés aux Journées Portes Ouvertes de la Base Navale de Zeebruges. Le Ministre de la Défense, André Flahaut, arrivé à la base en train à vapeur, coupa le ruban qui marqua l'inauguration officielle de ces Journées.



De Koning, begeleid door de Minister van Defensie en van de CHOD, begroet Vice-admiraal M. Hellemans.

Suivi du Ministre de la Défense et du CHOD, le Roi salue le Vice-amiral M. Hellemans





## InfoMarine



toeval overgelaten; de wagens werden naar ruime parkings afgeleid en vandaar werden de bezoekers gratis per bus naar de basis gebracht, waar hen bij aankomst een programma met een plattegrond van de site werd overhandigd.

De bezoekers konden terecht in de volgende 'thema-dorpen':

Wings: luchtcomponent, het welzijn bij Defensie en de diverse vzw's ondersteund door Defensie;

Job en Defensie: de diverse scholen en carrière-mogelijkheden;



Avontuur: touwpiste, death ride, zeilinitiatie en boottochtjes voor de sportievelingen;

Sailor's rest: restauratie- en rustzone met muzikale omlijsting;

Just do it: actieve stand voor het testen van moed en van fysieke conditie;

Searo: militaire voertuigen;

Mash: overzicht van het leven van een militair in actie door bezoek aan kamp.

Tot groot genoegen van klein en groot grepen gelijktijdige demonstraties van de vier componenten plaats. Zo werden de duikers-ontmijners van de Marinecomponent terug aan land gebracht aan boord van zodiacs door leden van de Landcomponent, terwijl de Medi-

Un grand nombre de visiteurs –85.000 personnes selon les organisateurs– se sont présentés pour assister à l'événement. Rien n'avait été laissé au hasard, les voitures étaient dirigées vers d'immenses parkings et les visiteurs se rendirent de là en bus, mis gratuitement à leur disposition, jusqu'au lieu de l'événement. Dès son arrivée, chacun recevait un programme avec plan du site.

Des 'villages à thème' avaient été mis en place et ainsi répartis:

Wings: composante air, bien-être à la Défense et les asbl soutenues par la Défense;

Job et Défense: présentation des écoles et des possibilités de carrière;

Aventure: piste de cordes, death ride, initiation à la voile et excursions en bateau pour les sportifs;

Sailor's rest: zone de restauration et de repos avec accompagnement musical;

Just do it: stand actif pour tester audace et condition physique;

Searo: véhicules militaires;

Mash: aperçu de la vie d'un militaire en opération par la visite d'un camp.



Des démonstrations simultanées des quatre composantes ravirent petits et grands. Les plongeurs-démoneurs de la Composante maritime se firent récupérer par des membres de la Composante terrestre à bord de zodiacs, tandis que la Composante médicale soignait les blessés et que la Composante aérienne supervisait le tout.

Les navires militaires suivants étaient présents: les voiliers Amerigo Vespucci (Italie) et Mircea (Roumanie), le Tjerk Hiddes, le Willemstad et le sous-marin Bruin-



sche component instond voor het verzorgen van de gewonden en de Luchtcomponent alles superviseerde.

De volgende militaire schepen waren aanwezig: de zeilschepen Amerigo Vespucci (Italië) en Mircea (Roemenië), de Tjerk Hiddes, de Willemstad en de onderzeeër Bruinvis (Nederland), de Virsaitis en de Namejs (Letland), de Suduvis (Litouwen), de Orucreis (Turkije), de Nicholas (USA), de Wambola (Estland), de Iskra (Polen), de Herminier (Frankrijk), de Lé Aisling (Ierland), de Hannon en de Hamilcar (Tunesië), de Gloucester (Groot-Brittannië), de Hydra (Griekenland), de Pegnitz en de Weilheim (Duitsland), de Raïs Charkaoui (Marokko) en wel te verstaan de Belgische schepen Wandelaar, Westdiep, Godetia, Aster, Crocus en Stern.

Er was wel één tegenvaller: ingevolge de terroristische aanslagen enkele dagen voordien in Londen beslisten drie landen, nl. Engeland, Frankrijk en Italië, hun schepen niet open te stellen voor bezoekers; geen bezoek dus aan de Amerigo Vespucci die terecht beschouwd wordt als het mooiste zeilschip ter wereld.



Maar ook aan de kinderen werd gedacht: voor de kleintjes was er de 'Pinguïn'-crèche terwijl de groteren een luchtreis konden maken op een vluchtsimulator of zich uitleven op de touwpiste of het springkasteel. Zij konden zich laten grimeren terwijl de stoutmoedigsten onder hen zich aan een 'death ride' waagden. Ook hadden zij grote bewondering voor de behendigheid en de handigheid van de 'motards' van de militaire politie; de kleinsten mochten mee op de motor voor een rondrit op de toestellen van deze acrobaten.

Eens te meer is Defensie haar belofte nagekomen nl. de diverse Componenten voorstellen aan het publiek en het bewijs leveren van de kwaliteit en de mogelijkheden van het aangewende materieel, evenals van het professionalisme van haar personeel. Kortom een compleet succes!

Tot volgend jaar op 1, 2 en 3 september te Beauvechain (Bevekom) voor de volgende Defensiedagen. Op 8 en 9 juli 2006 zullen dan –zo de minister van Defensie ermee akkoord gaat– de Opendeurdagen van de Marine te Zeebrugge plaatshebben .. onder marinemensen!

vis (Pays-Bas), le Virsaitis et le Namejs (Lettonie), le Suduvis (Lituanie), l'Orucreis (Turquie), le Nicholas (USA), le Wambola (Estonie), le Iskra (Pologne) l'Herminier (France), le Lé Aisling (Irlande), le Hannon et le Hamilcar (Tunisie), le Gloucester (Grande-Bretagne), le Hydra (Grèce), le Pegnitz et le Weilheim (Allemagne), le Raïs Charkaoui (Maroc) et bien sûr les navires belges Wandelaar, Westdiep, Godetia, Aster, Crocus et Stern.

Seul ombre à ses Journées: trois pays avaient décidé, à la suite des attaques terroristes de Londres qui eurent lieu quelques jours avant l'événement, de ne pas donner accès à leur navire au public: l'Angleterre, la France et l'Italie. Les visiteurs n'eurent donc pas l'occasion de déambuler sur les ponts de l'Amerigo Vespucci, considéré comme le plus beau voilier du monde.

Les enfants n'ont pas été oubliés lors de ces Journées; la crèche 'Pinguins' était accessible aux petits, tandis que les plus grands pouvaient s'essayer auprès de diverses attractions dont un simulateur de vol, une piste de cordes et de la manipulation d'engins. Ils purent également se faire grimer, essayer le château gonflable et les moins téméraires essayèrent le 'death ride'. Ils furent également impressionnés par l'habileté et l'adresse de la police militaire en moto; les plus petits purent monter pour faire un tour sur les machines de ces acrobates.



Une fois de plus la Défense a su relever le défi: faire découvrir ses Composantes au grand public, lui démontrer les possibilités et les capacités du matériel déployé ainsi que le professionnalisme de son personnel. Une réussite sur toute la ligne pour les Journées de la Défense!

A l'année prochaine à Beauvechain les 1, 2 et 3 septembre pour les prochaines Journées de la Défense tandis que Zeebrugge connaîtra ses Journées de la Marine les 8 et 9 juillet 2006 (sous réserve d'accord du Ministre de la Défense)...pour se retrouver entre marins.

*Foto's/photos: P. Hornez en/et Ph. Sandras*



## OCA-campagne van de Godetia

Maandag 11 juli 2005: één dag na het einde van de Defensiedagen verlaat het logistieke steunschip Godetia Zeebrugge voor een nieuwe periode intensieve training, in het gezelschap van de mijnenjagers Aster en Crocus en drie franse schepen die aanwezig waren op de Defensiedagen, nl. de A751 Lynx, A753 Chacal en A754 Tigre. Onder het bevel van de commandant van de Applicatieschool zijn tweeëntwintig leerling-officieren van de Koninklijke Militaire School en de Hogere Zeevaartschool Antwerpen, ingescheept aan boord van de Godetia. Na enkele dagen gezamenlijke oefeningen met de Fransen die hen de gelegenheid zullen bieden hun ervaringen uit te wisselen, zullen zij een intensieve training ondergaan in navigatie, eerst in de Franse en Britse wateren en daarna, na een tussenstop in Londen, richting noord met Stavanger in Noorwegen als aanlegplaats.



De bemanning van de Godetia heeft een erg internationaal karakter; getuige daarvan de aanwezigheid aan boord van een Amerikaan, twee leerlingen uit Benin en een Fransman, deze laatste in het kader van een ruilprogramma met de Chacal.

Onmiddellijk na zijn terugkeer te Zeebrugge zal de Godetia op niet-operationeel gesteld worden en eind september afvaren naar een werf te Antwerpen voor verbouwingswerken die zullen duren tot in het voorjaar 2006.

## Campagne OCA du Godetia

Lundi 11 juillet 2005: au lendemain des Journées de la Défense le navire de soutien logistique A960 Godetia quitte Zeebrugge en compagnie des chasseurs de mines Aster et Crocus et de trois navires français présents aux Journées de la Défense, les A751 Lynx, A753 Chacal et A754 Tigre, pour entamer une nouvelle période d'exercices intensifs. Placés sous les ordres du commandant de l'Ecole d'application de la Marine, vingt-deux élèves-officiers, tous issus de l'Ecole Royale Militaire et de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers sont embarqués à bord du Godetia. Après quelques jours d'exercices en commun avec les Français, permettant aux diverses unités de faire des échanges d'expérience, l'occasion leur sera donnée de suivre un entraînement intensif en navigation, d'abord dans les eaux territoriales françaises et britanniques, ensuite, via Londres, direction Nord avec escale à Stavanger en Norvège.

L'équipage du Godetia a un caractère international; en témoigne la présence à bord d'un américain, de deux béninois et d'un élève français embarqué dans le cadre d'un programme d'échange avec le Chacal.

Dès son retour à Zeebrugge, le navire passera à une phase non-opérationnelle et rejoindra un chantier naval à Anvers fin septembre où il y subira des transformations qui dureront jusqu'au printemps 2006.

Photos/foto's: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)



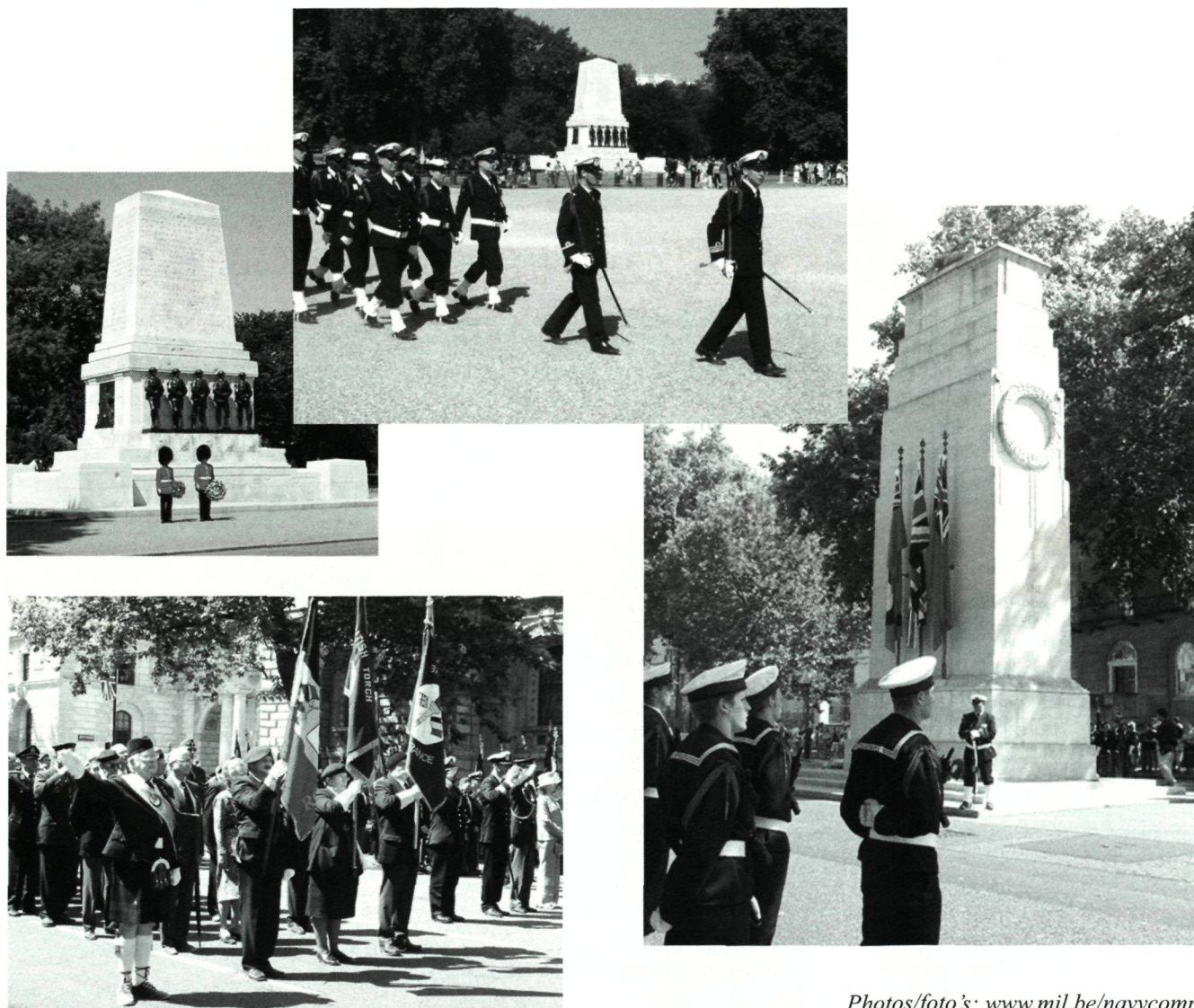


### Bemanningen van Godetia en Aster nemen deel aan de plechtigheid aan de Cenotaaf te Londen

De Belgische Marine, waarvan twee schepen nl. de A960 Godetia en de M915 Aster aangemeerd lagen te Londen, stond erop op zondag 17 juli deel te nemen aan de herdenkingsplechtigheid ter ere van de Britse en geallieerde militairen die het leven lieten tijdens de twee wereldoorlogen. Deze plechtigheid vindt jaarlijks plaats aan de Cenotaaf in St George Street, vlakbij Downing Street. Aan de gebeurtenis nam een delegatie deel van de Belgische Sectie van de Royal Navy. Onze Marine had een detachement bestaande uit twee pelotons afgevaardigd; het eerste bestond uit bemanningsleden van de Godetia en de Aster en het andere uit kandidaat-marineofficieren van de Koninklijke Militaire School, de Hogere Zeevaartschool Antwerpen en de Applicatieschool van de Marine.

### Les équipages du Godetia et de l'Aster à la cérémonie du Cénotaphe à Londres

La Marine belge, dont deux navires –le A960 Godetia et le M915 Aster– firent relâche à Londres, avait tenu le dimanche 17 juillet à être présente aux cérémonies en hommage aux militaires britanniques et alliés morts au cours des deux guerres mondiales. Cette commémoration se déroule chaque année au Cénotaphe, situé St George Street à quelques pas de Downing Street. A cet événement participèrent des anciens de la Section Belge de la Royal Navy. Notre Marine y délégua un détachement composé de deux pelotons; le premier comptait des membres d'équipage du Godetia et de l'Aster tandis que l'autre était composé de candidats-officiers de marine de l'Ecole Royale Militaire, de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers et de l'Ecole d'Application de la Marine.



Photos/foto's: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)



## InfoMarine

### Bevelsoverdrachten - Remises de commandements

#### A962 Belgica

Op maandag 18 juli jl., aan het slot van de opendeurdagen georganiseerd door zijn peterstad Temse, had de bevelsoverdracht plaats van het oceanografisch onderzoeksschip Belgica. Luitenant-ter-zee 1ste klasse Lieven Goussaert nam het bevel over van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Peter Ramboer die het bevel over het schip voerde sedert 2003. Bij die gelegenheid was de Koninklijke Muziekkapel van de Marine aanwezig. De heer Verwilghen, minister van Wetenschaps- politiek, kwam eveneens aan boord van de Belgica waar hij kennis maakte met het wetenschappelijk personeel terwijl 150 genodigden een bezoek brachten aan de gemeente Temse.



Le lundi 18 juillet dernier, à l'issue du week-end portes ouvertes organisé par Tamise, sa ville maritime, eut lieu la remise de commandement du navire de recherches océanographiques Belgica. Le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Lieven Goussaert a pris le commandement du navire, un commandement qui était depuis 2003 entre les mains du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Peter Ramboer. La Musique Royale de la Marine avait à cette occasion fait le déplacement. Le ministre de la Politique scientifique Verwilghen s'est également rendu à bord du Belgica et y a rencontré les scientifiques tandis que 150 invités ont visité la commune de Tamise.

V.l.n.r./de g.à d. de Heer/Monsieur De Ryck, Burgemeester van Temse/Bourgmestre de Tamise, 1LZ P. Ramboer, 1LZ L. Goussaert, de Heer Minister/Monsieur le Ministre M. Verwilghen en/et ADF W. Goethals.

Foto/photo: [www.mim.be/navycomp](http://www.mim.be/navycomp)

#### Mijnenjagers / Chasseurs de mines M916 Bellis et M923 Narcis

Op 8 augustus jl. had te Zeebrugge op de Marinebasis de officiële aanstelling plaats van twee nieuwe bevelhebbers. CPC Marc Burggraeve gaf er het roer van de Bellis door aan 1LZ Luc Desanghere en 1LV Yves Terrasson dat van de Narcis aan 1LZ Gilles Colmant.

Le 8 août dernier eut lieu à la Base Navale de Zeebruges, la cérémonie de mise en place de deux nouveaux commandants. Pour le Bellis le CPC Marc Burggraeve passa la barre au 1LZ Luc Desanghere et pour le Narcis le 1LV Yves Terrasson laissa son commandement au 1LZ Gilles Colmant.



V.l.n.r. / De g. à dr.: 1LV Yves Terrasson, 1LV Gilles Colmant, CPV Eric Verbrugghe, ADF Willy Goethals, 1LV Luc Desanghere en KVK Marc Burggraeve.

Foto/photo: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)



## Belgisch-Nederlandse commissariaatsschool

De bevelsoverdracht van de Belgisch-Nederlandse commissariaatsschool had plaats op 30 juni in de kazerne LTZ V. Billet te Brugge. 1LV J.P. Allard, die voortaan zal genieten van een welverdiend pensioen, wordt opgevolgd door 1LV R. Van Den Broeck.

Herinneren wij eraan dat de Commissariaatsschool instaat voor de opleiding van horecapersoneel zowel voor de Belgische als voor de Nederlandse Marine. De school biedt eveneens haar diensten aan aan de andere componenten en desgevallend aan andere landen. Het lerarenkorps bestaat uit 2 officieren, 19 onderofficieren en 5 matrozen. Zij leren er aan gemiddeld 200 leerlingen per jaar de technieken aan van het bereiden van maaltijden; de cursussen worden gegeven in het Nederlands en in het Frans.

## Ecole Belgo-Néerlandaise de commissariat

La cérémonie d'investiture du nouveau commandant de l'école Belgo-Néerlandaise de commissariat se déroula le 30 juin à la caserne LTZ V. Billet à Bruges. C'est le 1LV R. Van Den Broeck qui succède au 1LV J.P. Allard qui va dorénavant profiter d'une retraite bien méritée.

Rappelons que l'Ecole de commissariat a comme tâche former du personnel horeca pour la Marine belge et la Marine néerlandaise. Les services de l'école sont aussi à la disposition des autres composantes et, le cas échéant, d'autres pays. Le cadre d'instruction est composé de 2 officiers, 19 sous-officiers et 5 matelots. Ils enseignent les techniques de préparation de repas à en moyenne 200 élèves par an; les cours sont donnés en français et en néerlandais.



Photo/foto: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)

### Te noteren in uw agenda

Zondag **20 november** van 15 tot 18 uur in de Marineclub Vlootbar: Muziek, zang en variété met Marti, Zandré en gastvedette - Gratis toegang.

Galabal van de Marine op vrijdag **27 januari 2006** in het Casino Kursaal te Oostende.

### A inscrire à votre agenda

Dimanche **20 novembre** de 15 à 18h au Marine-club Vlootbar: Musique, chansons et variétés avec Marti, Zandré et invité vedette - Entrée gratuite.

Bal de Gala de la Marine le vendredi **27 janvier 2006** Casino Kursaal d'Oostende.



### Opendeurdagen voor de Belgica te Temse, zijn peterstad

Op zaterdag 16 en zondag 17 juli bracht het oceanografisch onderzoeksschip Belgica een bezoek aan Temse, zijn peterstad. Tijdens die twee opendeurdagen kon het publiek aan boord kennismaken met wetenschappers die hen uitvoerig de doelstellingen van het oceanografisch onderzoek uiteenzetten. De Belgica werd gebouwd op de Boelwerf te Temse in 1984. Aangezien Temse dit jaar de honderdste verjaardag viert van haar gemeentehuis en deelneemt aan de festiviteiten ter gelegenheid van 50 jaar toerisme in Waasland, had burgemeester De Ryck de wens geuit dat de Belgica een bezoek zou brengen aan zijn gemeente. De inwoners van Temse, en meer bepaald de arbeiders die de Belgica gebouwd hebben, zijn bekend voor hun gehechtheid aan scheepswerven.

### Journées portes ouvertes pour le Belgica à Tamise, sa ville marraine

Les samedi 16 et dimanche 17 juillet le navire océanographique Belgica rendit visite à Tamise, sa ville marraine. Durant ces deux journées portes ouvertes le public a pu monter à bord et y rencontrer des scientifiques leur décrivant les buts de la recherche océanographique. Le Belgica fut construit à Tamise en 1984 par la Boelwerf. Comme Tamise fête en 2005 le centenaire de sa maison communale et participe aux festivités à l'occasion des 50 ans de tourisme dans le Waasland, le bourgmestre De Ryck avait souhaité que le Belgica rende visite à sa commune. Les habitants de Tamise, et parmi eux plus spécialement les ouvriers qui ont participé à la construction du Belgica, ont toujours marqué leur attachement aux chantiers navals.



Photos/foto's: [www.mil.be/navycomp](http://www.mil.be/navycomp)





**Galaconcert van de Provincie West-Vlaanderen ten voordele van de Vereniging van Hulpbetoon in de Marine**

Het 28ste Galaconcert van de Provincie West-Vlaanderen vindt plaats op woensdag 23 november te 20 uur in de Koninklijke Stadsschouwburg te Brugge. Het concert wordt ingeleid door de Koninklijke Muziekkapel van de Belgische Marine olv. kapelmeester Luitenant-ter-zee 1ste klasse Peter Snellinckx. Na de pauze is er een optreden van Antje De Boeck in duo met accordeonspeler Rony Verbiest, begeleid door de Koninklijke Muziekkapel.

Toegangsprijzen: 20 € (parterre en rang 1) 18 € (rang 2) en 15 € (rang 4). Aansluitend is er een receptie waaraan kan deelgenomen worden tegen 10 € pp. Stads- of avondkledij vereist.

Een derde van de opbrengst van dit galaconcert gaat naar Hulpbetoon in de Marine; het saldo is bestemd voor het Centrum voor Integrale Gezinszorg 'Ten Anker' te De Haan en het MPIGO 'De Kaproenen' te Brugge.

Herinneren wij eraan dat het Provinciecommando van West-Vlaanderen onder de leiding staat van Fregatkapitein Frank Sloomans.

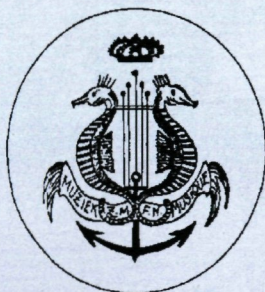
Les réservations peuvent se faire à la Maison de la Défense de Flandre Occidentale Commandement de Province,

Reservatie: Defensiehuis West-Vlaanderen Provinciecommando,

Kuipersstraat 21, 8000 Brugge

Tel 050/44.55.12 - Fax 050/44.55.20

E-mail [Galaconcert@itc.il.be](mailto:Galaconcert@itc.il.be)



**Concert de Gala de la Province de Flandre Occidentale au bénéfice de l'Association d'Entraide de la Marine**

Le 28ème concert de Gala de la Province de Flandre Occidentale aura lieu le mercredi 23 novembre à 20h au Théâtre Royal de Bruges. C'est la Musique Royale de la Marine sous la baguette du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Peter Snellinckx qui ouvrira la soirée. Après la pause, les spectateurs auront le plaisir d'entendre Antje De Boeck en duo avec l'accordéoniste Rony Verbiest, accompagnés de la Musique Royale.

Le prix des places est de 20 (parterre et 1er rang), 18 (2ème rang) et 15 euro (4ème rang). Il est également possible de participer à la réception qui suivra le concert, moyennant une contribution de 10 € par personne. La tenue de ville ou de soirée est de rigueur.

Un tiers du bénéfice du concert sera versé à l'Association d'Entraide de la Marine. Le reste ira au 'Centrum voor Integrale Gezinszorg Ten Anker' à De Haan et au MPIGO 'De Kaproenen' de Bruges.

Rappelons que le Commandement Militaire de la Province est sous la houlette d'un marin, le Capitaine de frégate Frank Sloomans.



Antje De Boeck en/et Rony Verbiest.





### De Brouwer: weerzien na 50 jaar

### De Brouwer: retrouvailles 50 ans plus tard



Op 11 juni jl. hebben de oudgedienden en vrienden van de M904 De Brouwer de 50<sup>ste</sup> verjaardag gevierd van de oceanografische missie in Belgisch Kongo van 12 april tot 2 november 1955. Zij verzamelden bij die gelegenheid in het Koninginnenhof te Oostende, waar de aanwezigheid van Kapitein-ter-zee Theo Nevens en zijn echtgenote tenzeerste gewaardeerd werden. Alle aanwezigen waren zonder uitzondering zeer verheugd aan deze bijeenkomst deelgenomen te hebben. (Info A. Reiter en G. Colin).

Te noteren dat het verhaal van deze reis door IOM (b.d.) H. De Scheemaeker momenteel in Neptunus verschijnt.

Le 11 juin dernier, les anciens et amis de l'algérienne M904 De Brouwer ont commémoré le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la mission océanographique au Congo belge du 12 avril au 2 novembre 1955. Ils se sont réunis à cette occasion au «Koninginnenhof» à Oostende. La présence du Capitaine de vaisseau Théo Nevens et de son épouse a été appréciée de tous. Les participants à cette journée inoubliable furent très heureux de se retrouver à cette occasion. (Info de A. Reiter et G. Colin).

Il est à noter que Monsieur Colin a réalisé la traduction en français de l'article du IOM (R) H. De Scheemaeker: 'Récit de voyage du dragueur de mines de haute mer M904 De Brouwer', qui paraît en ce moment dans Neptunus en langue néerlandaise. Une copie de cette traduction peut être obtenue auprès de notre rédaction.





# Les mariniers Joseph Godu et Jean De Ruyck, résistants belgo-français de 1940

*Sous ce titre a paru dans le dernier numéro de Neptunus -pages 105 à 108-, un article de Mr Georges Billet, relatant l'acte de bravoure de ces deux marins qui firent sauter un remorqueur à Dieppe, entraînant avec eux dans la mort trente-six militaires allemands. Depuis lors une cérémonie d'hommage en commémoration de ces héros eut lieu à Dieppe. Mr Dominique Henrard, qui participa à cette événement nous en envoyé le compte-rendu suivant:*

Le 23 août dernier, une cérémonie eut lieu en présence de plusieurs autorités civiles et militaires afin de commémorer la mémoire de deux héros ayant fait le sacrifice de leur vie, le capitaine Joseph Godu et le mécanicien Jean De Ruyck.

A l'initiative de Mr Van Vinkenroye de l'UFAC 40-45 Schaerbeek Bruxelles-Est, et de Mr Georges Billet, fils du Lieutenant de vaisseau V. Billet disparu à Dieppe lors de l'opération Jubilee, une délégation belge composée d'une cinquantaine de personnes était présente afin de rendre hommage à l'occasion du 65ème anniversaire de ce fait d'armes.

Après les dépôts de fleurs une réception fut organisée à l'hôtel de ville et nous reproduisons ci-dessous un extrait de l'allocution de Mr Philippe Bagoud, président de l'Amicale de Marins et Marins Anciens Combattants de Dieppe, retraçant les événements de la journée du 23 août 1940: «Ce jour là, un remorqueur fluvial de Rouen, le **Neustrie**, réquisitionné par l'occupant et rebaptisé **Düsseldorf**, qui sortait de Dieppe avec 36 soldats allemands partant pour un exercice de débarquement, explosa dans le chenal, sous la falaise du Pollet, causant la mort de la totalité des militaires allemands et des deux hommes d'équipage. Cet équipage était composé de Joseph Godu,



capitaine, de nationalité belge, âgé de 23 ans, et d'un français, Jean De Ruyck, mécanicien, âgé de 32 ans. Si on se base sur les archives des Affaires Maritimes de Dieppe, cet événement fut classé, à l'époque, comme «incident maritime, explosion accidentelle». Les Allemands prétendirent que le bâtiment avait sauté sur une mine et annoncèrent des représailles qui furent suivies d'effet. Or, les mêmes archives n'ont jamais signalé, ni avant ni après l'explosion, de la présence de mines dans le port. Le jour de l'explosion, Joseph Godu laisse entendre à la tenancière du Café Dieppois du quai Henri IV qu'il fréquentait, que quelque chose de grave va se passer. Il lui dit: «Aujourd'hui, c'est le grand jour», lui laisse sa casquette, quelques papiers et sa







Mr Bourgeois, maire de Dieppe, inaugura une plaque commémorative apposée sur un petit bâtiment des Ponts et Chaussées construit le long du chenal. Cet édifice fut détruit lors de la réalisation du port extérieur dans les années 90. La plaque fut déplacée et fixée à l'horizontale sur le sol; elle risquait de s'abîmer et de disparaître. En 2003, devant cette menace, le Cercle Mers et Marins et l'AMMAC de Dieppe, d'un commun accord, ont décidé de sauver ce souvenir d'un temps passé, heureusement révolu, en faisant ériger cette stèle qui se trouve aujourd'hui au quai de la Marne. Enfin, en 2005, une nouvelle plaque fut gravée afin de rectifier le nom de l'un de ces héros»

monnaie: «je n'en ai pas besoin, achetez des fleurs, vous irez les jeter au bassin tout à l'heure». La tenancière du café avait l'habitude de l'entendre dire «Je ferai tout sauter», mais elle n'y crut que le soir de cette tragique journée du 23 août 1940, et elle alla lancer quelques fleurs à la mer, du bout de la jetée. Que s'était-il donc vraiment passé? Parmi les historiens de la dernière guerre, les uns considèrent que les deux héros ont fait volontairement le sacrifice de leur vie, les autres pensent qu'ils n'étaient pas des kamikazes et que la réalisation de cet acte de guerre contre l'ennemi a mal tourné pour eux, probablement à cause d'une défaillance du système explosif. Pour ces historiens, ils furent donc des résistants de la 1<sup>ère</sup> heure, payant de leur vie leur bravoure. Et puis le temps passa. Mais le souvenir n'était pas mort. Un troisième marin, Henri Dubois, qui avait aussi été embarqué sur le remorqueur mais avait refusé de rester à bord, était retourné au Havre d'où il revint à Dieppe après guerre; c'est là qu'il tint le Café



Suisse dans les années 60. C'est là aussi que son témoignage permit à Mr Claude Féron, historien local, de documenter ses recherches sur ce tragique événement. Leurs efforts conjugués firent que, le 8 mai 1978, soit plus de 37 ans après les faits, en présence de la veuve de Joseph Godu, qui venait se recueillir plusieurs fois par an sur le lieu du sacrifice de son mari,

Avant de reprendre le départ vers la Belgique, la délégation belge d'anciens combattants déposa des fleurs à la plaque commémorative du Lieutenant de vaisseau Victor Billet.

*Photos: E. Thibaux  
D. Henrard*





# MARITIEM PANORAMA

## Roro-trafiek blijft expansief in Oostendse haven

Dankzij de verdere expansie van de roro-trafiek op haar kanaaldiensten, is de Oostendse haven erin geslaagd haar maritieme goederenverkeer met 7,1% op te trekken tijdens het eerste semester van dit jaar. Als deze trend blijft aanhouden, stevent Oostende af op een balans van circa 8 miljoen ton voor het dienstjaar 2005.

In 2004 realiseerde de Oostendse haven een balans van 7.514.937 ton zeegoederentrafiek, wat 4,1% meer was dan het jaar voordien. Voor de vijfde opeenvolgende keer groeide de jaartrafiek gezwind verder en had Oostende definitief haar plaats heroverd onder de kanaalhavens. Vlot bereikbaar, frequente afvaarten, gediversifieerde bestemmingen en een efficiënte service blijven de kwaliteiten die meer en meer bevrachters weten te appreciëren.

Dit jaar, na afloop van de eerste zes maanden, stellen we vast dat de roro-trafiek verder groeit met 4% ten overstaan van de overeenstemmende periode van vorig jaar. In totaal werden 152.450 vrachteenheden verscheept, goed voor 3.203.004 ton. Transeuropa Ferries, die op Ramsgate opereert, biedt tien afvaarten per dag, terwijl Ferryways vijf dagelijkse afvaarten verzekert op Ipswich en Killingholme. Op Killingholme is de vraag zelfs groter dan het aanbod en daarom werkt de rederij aan de uitbreiding van de capaciteit met extra aanbod in het weekend. Vooral het ongebeleid roro-vervoer groeit het snelst op deze lijnen.

De containertrafiek, hoofdzakelijk in lo-lo verzekerd, daalde van haar kant met 25% tot 3.514 units of 32.680 ton. Uitgedrukt in TEU bedroeg de trafiek 6.356 TEU. Deze regressie is deels te wijten aan de rederij Kursiu Linija die in mei jl. haar shortsea – containerdienst naar de Baltische regio vanuit Oostende naar Zeebrugge heeft overgeheveld. De feederlijn met Antwerpen/Rotterdam hoofdzakelijk met Daikin-containers ver-

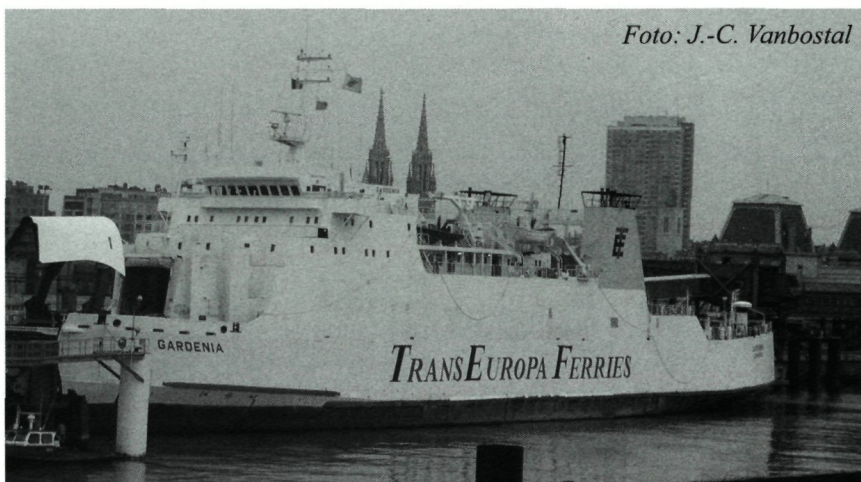


Foto: J.-C. Vanbostal

zekerd, bleef evenwel de Oostendse haven driemaal per week aanlopen. Qua bulkgoederen noteerde Oostende een omzet van 749.604 ton tijdens dezelfde periode, wat 5% minder was dan vorig jaar. Deze achteruitgang is te wijten aan de renovatiewerken aan de Demeysluis en aan het feit dat de aanvoer van zeegranulaten bestemd voor de bouwsector conjunctureel gebonden is.

### Passagierstrafiek in de lift

Sinds 22 juli 2004 vervoert Transeuropa Ferries ook passagiers op zijn schepen naar Ramsgate. Het betreft uitsluitend gemotoriseerde passagiers; TSL gebruikt hiervoor 4 van haar roro-schepen. Deze ferries werden aangepast aan de vereiste normen om reizigers te verwelkomen in aangename en aantrekkelijke ruimten. Op de lijnen naar Ipswich en Killingholme worden

ook de begeleiders van de roro-vrachten vervoerd, terwijl de Oostendse cruisekaai dit eerste halfjaar al 7 zeecruises kon verwelkomen. Voor 2005 zijn in totaal 17 cruise-calls geboekt. Hiermee groeit Oostende uit tot de tweede cruisehaven van België naast Zeebrugge, maar duidelijk vóór Antwerpen. In globaal boekte Oostende aldus 103.498 passagiers, wat 43,1% meer was dan tijdens het 1ste semester 2004. Om te concluderen dient gewezen op het feit dat het groeiritme van de zeegoederentrafiek de trend van het jaar 2004 ruimschoots heeft kunnen volhouden: +7,1% tegenover +4,1%. De moderniseringswerken en het aanleggen van nieuwe meerposten heeft hierin in ruime mate bijgedragen. Als het groeiritme van de trafiek blijft aanhouden, wat te verwachten is, zal de Oostendse haven voor het dienstjaar 2005 wellicht een balans van 8 miljoen ton zeegoederentrafiek afdrukken. Aldus samengevat:

Oostende	1-6/2005	Hoeveelheid	Groeiritme
Roro-trafiek		3.203.004 ton	+4,0%
Containerverkeer		32.680 ton	-25,4%
Bulkgoederen		749.604 ton	-5,0%
<b>Totale tonnage</b>		<b>3.985.288 ton</b>	<b>+7,1%</b>

H. Rogie



# Le port d'Ostende poursuit ses travaux de rénovation

*Le port d'Ostende veut se profiler dans le trafic roro et le transport de vracs solides, mais désire aussi bénéficier du marché expansif de croisières. Afin de pouvoir exploiter cette polyvalence, il est indispensable d'accroître les investissements dans l'infrastructure portuaire et c'est pourquoi d'importants travaux de rénovation sont actuellement en cours visant à créer de nouveaux postes d'accostage.*

Beaucoup de travaux de rénovation ont été réalisés ces dernières années, ce qui a activé sensiblement le trafic maritime. Citons la modernisation du quai Cockerill, du Zeewezen-dok, du Cruisekaai et la réalisation de la jonction A10-De Bolle. C'est essentiellement l'avant-port où est concentré le trafic roro qui bénéficiera de ces travaux. Mais depuis l'année dernière, on constate une certaine saturation quant aux postes d'accostage disponibles. C'est pour cela qu'on est en train d'en aménager de nouveaux, ce que la disparition de la RMT et de la Force Navale a rendu possible.

Pour l'instant, on met la dernière main à la construction d'un quai d'attente près de l'écluse Demey. Ce quai offrira un poste d'amarrage provisoire aux navires qui doivent attendre que l'écluse leur soit ouverte. Il est construit devant le siège du port autonome, l'ancienne école navale d'Ostende. L'estacade existante a été démantelée et le mur du quai réaligné. Le quai Cockerill, de son côté, poursuit sa rénovation en se dotant d'un nouveau poste roro. Pour tous ces travaux, un montant de 6,7 mio d'euros a été prévu.

Depuis 2004 des travaux sont en cours pour l'aménagement du Wandelaarkaai situé entre la minque aux poissons et le Zeewezen-dok. L'avant-port disposera ainsi d'un troisième poste d'accostage pour de plus grands rouliers. Ces travaux sont d'ailleurs en voie d'achèvement. Tout près de là, un bâtiment de la minque est en train d'être aménagé comme nouveau



siège du port autonome. Un nouvel étage y est entre autres construit pour faire fonction de centre de contrôle de la navigation côtière.

Maintenant que le Groupement logistique de la Force Navale a définitivement quitté Ostende pour la base navale de Zeebrugge, la rive Est de l'avant-port est complètement disponible pour y construire de nouveaux postes d'amarrage. C'est ainsi qu'on a commencé à y aménager deux rampes d'accostage pour le trafic de sables et graviers dragués en mer du Nord. Ce trafic est actuellement effectué au quai Cockerill.

Dès que ces travaux seront terminés, le trafic maritime du port d'Ostende pourra atteindre les 8 millions de tonnes. Mais pour obtenir son rendement optimal, le port devra pouvoir disposer d'un nouveau chenal d'accès. Les plans en sont prêts depuis plusieurs années déjà, mais la réalisation concrète se fait attendre. Il s'agira d'élargir le chenal par la construction de deux jetées qui permettront de réceptionner des rouliers et des navires de croisière jusque 200 mètres de long.

Bientôt, l'estacade en béton située à l'Est du chenal sera démantelée et dès que les problèmes concernant l'aménagement de la plage artificielle seront résolus, on pourra entamer la construction de la nouvelle jetée Ouest.

Ostende devra aussi veiller à réaliser de meilleures connections ferroviaires vers ses terminaux maritimes et en particulier vers le Zeewezen-dok. Il faudra aussi consacrer une attention particulière aux liaisons fluviales avec l'arrière-pays car, pour l'instant, celles-ci sont plutôt médiocres. Un meilleur accès au port et de meilleures connections fluviales et ferroviaires donneront sans conteste une nouvelle impulsion au trafic maritime d'Ostende, ce qui pourra lui procurer un rendement annuel de quelque 10 millions de tonnes. Si tout pourra se réaliser selon le timing prévu, Ostende affichera sans conteste ce bilan avant l'année 2010.

*Photo: J.-C. Vanbostal  
H. Rogie*



# De haven van Zeebrugge

## Jaarresultaten 2004

Een jaar met een bescheiden toename van de goederenbehandeling maar ook met uitstekende vooruitzichten voor de toekomst.

Met de groei van het trafiekvolume met 4,0%, heeft Zeebrugge zich opnieuw aangesloten bij de algemene evolutie van de stijgende goederenbehandeling in de meeste andere havens van de range Le Havre-Hamburg. In totaal werden 31.794.424 ton goederen overgeslagen. Daarbij heeft ze haar positie als eerste autohaven in de wereld nog versterkt met een totaal volume van 1.710.489 nieuwe wagens.

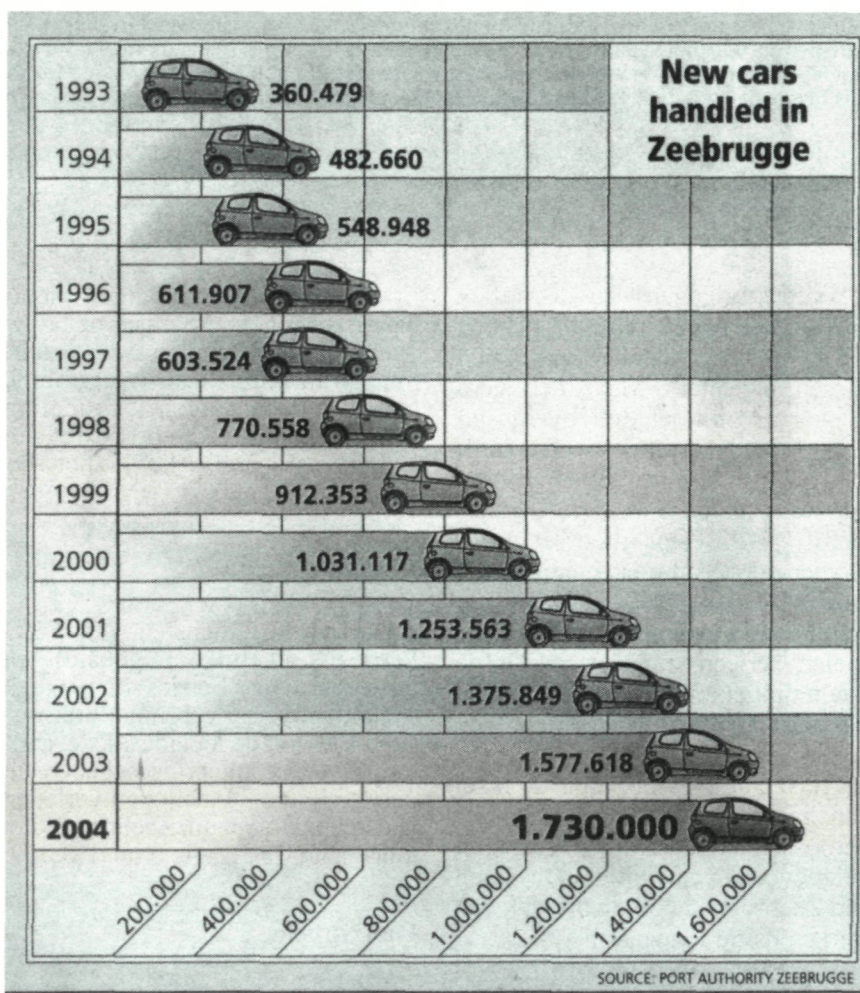
Hieronder bespreken we de resultaten van de voornaamste trafieken, de distributie, en de werken in de haven.

### Containers +14,2%

Met deze stijging tot 14 miljoen ton, werd in totaal 1,2 miljoen TEU behandeld, een record! Door de komst van grotere schepen noteerde men ook de aan- en afvoer van meer volumes, vooral als gevolg van de handel met het Verre Oosten (China). Daarenboven is er nog de groei van de feederdiensten van en naar het Verenigd Koninkrijk. Voor de eerste maal overstijgt het containerverkeer dat van de roro. Het havenbestuur sloot onlangs eveneens een overeenkomst af met de grote Deense havengroep APM Terminals (\*) voor de uitbating van de vroegere Flanders Container Terminals en die zal er 100 à 150 mil-

joen euro aan besteden. Vanaf het tweede kwartaal van 2006 zal men die terminal opnieuw in gebruik nemen, zodat er in de haven zo'n

500 nieuwe arbeidsplaatsen zullen bijkomen. Ook de containertrafiek in de haven zal daardoor gevoelig toenemen.



Overzicht van de evolutie van de trafiek van nieuwe auto's in Zeebrugge van 1993 tot en met 2004. Bron De Lloyd

(\*) AP MØLLER-MAERSK is een gigantisch concern, dat in de wereld zo'n 35 containerterminals uitbaat. De Deense groep, met een kapitaal van 30 miljard EUR, is genoteerd op de beurs van Kopenhagen. De divisie van de containerscheepvaart ervan (Maersk-Sealand, Safmarine, Portlink, Maersk USA) exploiteert ongeveer 400 schepen met een capaciteit van meer dan 1 miljoen TEU (twintig voet containers).





De haven van Zeebrugge is vandaag de dag de belangrijkste cruisehaven van ons land met dit jaar (2005) zo'n 55 aanlopen. Op de foto twee passagiersschepen die op 20 mei aanmeerden. Vooraan de "Juwel of the Seas" van Royal Caribbean International en erachter de "Orania" van P&O Cruises. Op het eerste schip is er plaats voor 2.300 passagiers en zo'n 900 bemanningsleden. Op 20 mei lagen er opnieuw twee grote cruiseschepen gelijktijdig in de haven, nl. de "Costa Atlantica" en de "Century". De dag daarop was het de beurt aan de "Golden Princess", het grootste cruiseschip dat ooit de haven bezocht.

Foto: APZI

### Roro -0,1%

De verschuivingen van de trafiek naar andere havens in 2003 hebben in de eerste maanden van 2004 sporen nagelaten. Maar toch werd er nog 11 miljoen ton overgeslagen. Inderdaad, in de tweede helft van het jaar werden er op andere markten sterke prestaties genoteerd! De sector nieuwe auto's ging erop vooruit met een groei van de deepsea tot 12,4%. Auto's zijn echter lichtgewichten en daardoor spelen ze een mindere rol in de totale trafiekcijfers van de haven, uitgedrukt in gewichtstonnen. Ze zorgen echter voor een belangrijke toegevoegde waarde, door de inzet van heel wat havenarbeiders voor het lossen en laden, de inspectie en het toevoegen van opties. De haven van Zeebrugge heeft op dit vlak een sterke positie verworven.

### Conventionele ladingen +21%

De sterke toename in deze sector is vooral gerealiseerd door de aanvoer van fruit, maar ook door de trafiek van papierpulp door de papiergi-gant StoraEnso.

### Vloeibare bulk -12%

Er werden minder ladingen vloeibaar gas aangevoerd, maar de bouw van een vierde tank in de gasterminal van Fluxis, zal de gastrafiek opnieuw doen stijgen. De daling van de bunkering van brandstof aan zeeschepen, zorgt ook voor het verlies in deze sector.

### Passagiers -36%

Naast de ferrydiensten van P&O Ferries op Hull (Engeland) en de Super Fast Ferries op Rosyth (Schotland), is Zeebrugge ook uitgegroeid tot de belangrijkste aanloophaven voor cruiseschepen in ons land, met 34 aanlopen verleden jaar. Dit bracht in Zeebrugge het totaal aantal passagiers op 650.000.

### Distributie

In 2004 werden er bij heel wat bedrijven uitbreidingen gerealiseerd, vooral in de transportzone langs de A31. In de achterhaven zorgde Bridgestone voor de toename van het gamma van autobanden en draaide de verpakkingsfabriek van Tropicana (fruitsap) op volle toeren.

### Werken

In 2005 zijn heel wat werken in uitvoering of gepland:

#### In de voorhaven:

- in het Wielingendok bouwt StoraEnso twee bijkomende loodsen;
- in het Albert II-dok is de bouw voorzien van de retourkaai;
- in de LNG-terminal wordt de bouw van een vierde tank voor vloeibaar aardgas voortgezet.

#### In de achterhaven:

- bij Bridgestone (banden) worden de magazijnen opnieuw uitgebreid;
- langs de Bastenakenkaai (de vroegere bulkterminal) bouwt CTO een nieuwe veelzijdige roro-terminal;
- in opdracht van OVAM is er nog de afbraak en sanering van de cokesfabriek van Carcoke aan de gang.

T. Slabbynck



Maritiem goederenverkeer Zeebrugge 2004 (in ton)			
	2004	2003	Evolutie
<b>Stukgoederen</b>	<b>25.911.862</b>	<b>24.039.405</b>	<b>7,0%</b>
waarvan roro	11.097.491	11.107.021	-0,1%
containers	14.012.169	12.271.266	14,2%
andere	802.202	661.118	21,3%
<b>Vloeibare producten</b>	<b>4.286.450</b>	<b>4.869.132</b>	<b>-12,0%</b>
waarvan aardgas	2.251.436	2.472.042	-8,9%
geraffineerde olie	1.832.873	2.223.412	-17,6%
andere	202.141	173.078	-16,4%
<b>Stortgoederen</b>	<b>1.596.112</b>	<b>1.661.437</b>	<b>-3,9%</b>
waarvan kolen en cokes	30.981	28.298	9,5%
bouwmaterialen	1.459.421	1.483.155	-1,6%
andere	105.710	149.984	-29,5%
<b>Algemeen totaal</b>	<b>31.794.424</b>	<b>30.569.972</b>	<b>+4,0%</b>
Aantal schepen	7.847	8.128	-3,5%
Tonnenmaat (bt)	74.635.779	72.234.644	3,3%
Passagiers	649.844	674.153	-3,6%
Containers eenheden	720.440	610.837	17,9%
TEU	1.196.755	1.012.672	18,2%
Voertuigen vrachtwagens	894.699	881.653	1,5%
nieuwe auto's	1.710.489	1.577.618	8,4%

## Resultaten 2004 van de havens in de range Le Havre-Hamburg

Volgens de Europese Sea Ports Organisation (ESPO) is het door de EU-havens behandelde goederenvolume verder gegroeid in 2004 naar een totaal van meer dan 3,57 miljard ton. Het containerverkeer toonde een verdere sterke groei tot 66,2 miljoen TEU, een toename met 10,1%. Ook deze sterke groei inzake containertrafiek werd waargenomen in de range Le Havre-Hamburg. Hieronder geven we een overzicht van de resultaten van deze havens.

### BELGIE

#### Antwerpen (152.326.000 ton)

De haven heeft in 2004 z'n trafiekcijfer opnieuw verbeterd met 6,6%. De containeroverslag steeg met 11,3% tot 68,28 miljoen ton! Ook het stukgoed (staal, fruit, hout, papier) nam toe met 9,6%. Alleen het roro-verkeer daalde fors met 36%! De werkgelegenheid steeg ook en de havenarbeiders voerden 1,6 miljoen taken uit tegen 1,5 miljoen in 2003.

#### Zeebrugge (31.794.424 ton)

Na een periode van minder goede resultaten steeg hier de totale trafiek opnieuw bescheiden met 4%. De roro-trafiek bleef stabiel, maar de behandeling van nieuwe auto's steeg verder tot meer dan 1,7 miljoen eenheden. De haven blijft daardoor, voor deze trafiek, nummer één in de wereld!

De verdere vooruitzichten voor de groei zijn uitstekend door de start medio 2006, van de nieuwe containerterminal van APM Terminals!

#### Gent (24.057.315 ton)

Ook Gent kende een groei van zo'n 6,0%. Zowel de vaste bulk (+8,9%), als de containertrafiek (+8,5%) en de roro (+10,7) droegen bij tot deze groei. Alleen de overslag van de vloeibare bulk daalde met 9,1%.

Op het vlak van de binnenvaart blijft Gent een belangrijke draaischijf met 10% meer overslag dan in 2003. Zo'n 13.200 binnenscheepen kwamen er lossen of laden, 270 meer dan het jaar ervoor. De haven



van Gent rekent voor de toekomst vooral op de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen. Die zou 550m lang, 68m breed en een diepgang tot 16m moeten hebben. De bouw wordt gepland tussen 2012 en 2020. De werken worden vooral uitgevoerd op Nederlandse bodem. Nederland zou dan ook moeten tussenkomen in de kosten!

### **Oostende (7.544.826 ton)**

Met een bescheiden toename van de trafiek met 4,1%, is de haven, na een periode van snelle groei in de laatste jaren, nu aan een consolidatie toe. Het is wachten op een betere toegang tot de haven, zodat grotere schepen de haven kunnen aandoen. Daarnaast zijn er ook nog meer kaaimuren en overslagruimte noodzakelijk. Verleden jaar groeide hier ook de containeroverslag met bijna 30% tot 78.933 ton.

## **NEDERLAND**

### **Rotterdam (385.358.000 ton)**

Vorig jaar heeft Rotterdam de kroon van de grootste haven in de wereld

doorgegeven aan Shanghai, maar ze blijft natuurlijk nog altijd nummer één in Europa. De havenoverslag groeide er met 7,4%. Vooral het stukgoed groeide met 7,4% en ook de containerbehandeling steeg met een piek van 16,3%. Dit geeft echter aanleiding tot een congestieprobleem en dat betekent een negatief imago voor deze haven. Daarom wordt in 2007 een nieuwe containerterminal ingevaren. Daarnaast heeft de overheid het licht op groen gezet voor de bouw van een tweede Maasvlakte. Grote containeroperatoren vragen een minimale diepte voor de toegang tot die uitbreiding. Dit moet toelaten grotere schepen in te zetten, die slechts enkele havens op ons continent zullen bedienen. Wat de tweede Maasvlakte betreft, die zal zeker niet vóór 2012 in gebruik kunnen genomen worden!

### **Noordzeekanaal (Amsterdam met IJmuiden) (73.784.000 ton)**

Dit havengebied kende eveneens een behoorlijke groei van 7,4%, een record! Dit is vooral te danken aan de toename van de containeroverslag (+16,3%) en de vloeibare

(+16,3%) en vaste bulk (+9,3%). Nochtans presteert Amsterdam wat ondermaats op vlak van containers, met slechts een totaal van 781.000 ton! Ze blijft echter een succesvolle aanloophaven voor passagiersschepen met zo'n 102 per jaar!

### **Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) (29.974.000 ton)**

Deze havens hebben eveneens een goed jaar achter de rug met een absoluut record, een stijging van 7%. Daarbij haalt Terneuzen in op Vlissingen, door de bedrijvigheid van Dow Benelux. De goede score werd vooral bekomen door de behandeling van vloeibare bulk (+9,3%), roro (+21,1%), en de vaste bulk (ertsen, metaalafval en meststoffen) (+9,3%).

De Provinciale Staten van Zeeland moeten zich dit jaar (2005) uitspreken over de herstart van de procedure van de Westerschelde Containerterminal in Vlissingen. Voor wat de verdieping van de Westerschelde betreft heeft Zeeland ook een aantal verzoeken inzake de toegankelijkheid van de eigen havens.



Een futuristisch beeld van de toekomstige Maasvlakte Twee in de haven van Rotterdam.



## FRANKRIJK

### Le Havre (76.886.000 ton)

Zoals alle andere havens in de range steeg hier ook de haventrafiek nl. met 7%. Er was echter een neerwaartse trend bij de vaste bulk (-9,5%) en de roro (-12,3%). Daartegenover steeg de trafiek van de vloeibare bulk (+7,3%), het stukgoed (+12,1%) en de containers (+7,3%).

### Duinkerke (50.998.567 ton)

Deze derde grootste haven van Frankrijk, die maar liefst 17 km van de kust beslaat, kende een beperkte groei (+1,8%), na het recordjaar van 2003. De behandeling van vaste bulk (+5,2%), stukgoed (+5,8%) en roro (3,2%) steeg bescheiden. Daarentegen nam de containertrafiek toe tot een absoluut record tot 1.747.713 ton (+13,7%).

### Calais (37.908.708 ton)

Na de status-quo verleden jaar, boekte de haven nu een mooie vooruitgang van 10,4%. Nochtans ging de aanvoer van vloeibare en vaste bulk achteruit met respectievelijk 5,4% en 21,5%. Het stukgoed (+11,5%) en de roro (+11,8) deden het uitstekend! Zo werden er niet

minder dan 1,68 miljoen vrachtwagens (+12,6%) overgevoerd. Het passagiersverkeer was goed voor 13,25 miljoen personen (+3,4%).

## DUITSLAND

### Hamburg (114.484.351 ton)

Ook Hamburg groeide verleden jaar met zo'n 7,7%. Vooral de containertrafiek (+15,2%) en ook het stukgoed deden het goed (+14,7%). Daarentegen daalde de overslag van vaste bulk met 8,1%.

Hamburg krijgt slechts in 2015 een nieuwe containerterminal. Die zal zo'n 750.000m<sup>2</sup> bestrijken en een capaciteit van 4 miljoen TEU hebben. Ook een aantal dokken zullen gedempt worden en zes ligplaatsen voor grote containerschepen staan eveneens op het programma. De verdieping van de Elbe en van de dokken blijft de voornaamste prioriteit om schepen van 9.200 TEU en met een diepgang van 14,5m te kunnen ontvangen.

### Bremen en Bremerhaven (52.285.000 ton)

Deze havens zorgden verleden jaar voor een recordoverslag met een stijging van de totale trafiek met 6,8%. Dit is te danken aan de toe-

name van de containerbehandeling die steeg met 10%, tot 3,5 miljoen TEU. Daardoor verbeterden ze hun positie als 4de containerhaven in de range (na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg). Ook het stukgoed ging vooruit met 9,3% tot 41,90 miljoen ton.

Onlangs werd gestart met de uitbreiding van de Wilhelm Kaisen containerterminal, waardoor de langste kade ter wereld nog wat langer zal worden, meer dan 4 km (voltooiing in 2008/9). Nu zijn er al tien ligplaatsen beschikbaar! Wat de verdieping van de Weser betreft, die staat nu op het programma en zou tegen 2007 rond moeten zijn.

*T. Slabbynck*

## Zoekertje

Wie kan Jean Coveliers informatie verstrekken omtrent wijlen Cdt. R. Bosquet (ex mv Baudouinville) van de CMB?

Waar bevinden zich de archieven van de CMB?

Wie kan hem inlichtingen verstrekken over de rederij Manceau (Antwerpen), XIXde en begin XXste eeuw?

Wat is er geworden van de scheepsklok van de ex ss Frédéric (Caritas I)?

## Petite annonce

Qui peut aider Jean Coveliers à trouver la trace de feu le Cdt. R. Bosquet (ex mv Baudouinville) de la CMB?

Où se trouvent les archives de la CMB?

Qui peut le renseigner sur l'armement Manceau (Anvers) du XIXème et début XXème?

Qu'est devenue la cloche de l'ex ss Frédéric (Caritas I)?

*Foto/photo: Coll. J. Coveliers*



**Caritas I**

U kan contact opnemen met Jean Coveliers op volgend adres

Vous pouvez contacter Jean Coveliers à l'adresse suivante:

**Residentie / Résidence:**  
**Duinhove, Lommergang**  
**1/52, 8301 Knokke-Heist.**



# Un bateau re-nommé ... Chien Vert!

Ostende, dimanche matin 29 mai, la fête bat son plein autour des bassins. Tandis que des milliers de spectateurs se pressent à vivre *Ostende à l'Ancre*, quelques dizaines d'amis et d'invités de Guy François se sont rassemblés au quai Churchill, autour d'un beau vieux cotre vert que l'on va baptiser et mettre à l'eau. L'événement est d'importance pour son propriétaire car il concrétise non seulement la renaissance d'un authentique *Colin Archer*, mais aussi la réalisation d'un rêve après un difficile parcours, long de plusieurs années. Et toutes ne furent pas joyeuses.

Et de rappeler que Colin Archer fut cet architecte norvégien de génie (1832-1921), issu d'une famille d'immigrants irlandais, qui 'inventa' un nouveau type de bateaux-pilotes et de sauvetage. En effet, de par leur conception révolutionnaire pour l'époque, ces voiliers demeuraient performants et très marins par tous les temps et offraient, en outre, une sécurité accrue par la solidité de leur construction. C'est d'ailleurs ce même architecte qui dessina la goélette *Fram* à bord de laquelle Fridjof Nansen partit à la découverte du pôle Nord (1888) et que Roald Amundsen racheta plus tard pour explorer l'Antarctique.

Lorsque Archer mourut à l'âge de 89 ans, il avait construit plus de 70 yachts, 60 bateaux-pilotes, 14 life-cruisers et une foule d'autres bateaux de tous types dont certains, centenaires, naviguent encore de nos jours. Sans oublier que des marins illustres comme Alain Gerbault, Marin Marie, Le Toumelin ou Moitessier accomplirent leurs circumnavigations sur des voiliers largement inspirés de ses épures.



Une lente renaissance.

Celui de Guy François fut construit en 1936 à Risør, en Norvège, sur les Chantiers Christiansen (n°119), mais ce dernier ne le 'découvrit' que dans les années '60.

Comme notre skipper est autant bon marin que poète et narrateur, à lui le soin de conter son émouvante et belle histoire.

«Lorsque j'aperçus pour la première fois le *Hwann* au B.R.Y.C., j'ignorais tout de Colin Archer. Amarré dans le petit bassin, le bateau avait fière allure et le marin qui y travaillait était un soixante-huitard, bon chanteur de surcroît! Il m'invita à bord, m'apprit l'air de *What shall we do with a drunken sailor* et m'entretint de mille projets hauturiers. Dès ce moment je ne quittai plus jamais ce bateau des yeux.

Pendant des décennies son propriétaire de l'époque briqua les Bancs de Flandre à son bord, tandis que moi je le revoyais au détour



Un design typique signé Colin Archer.





**l'Aumônier officiant ... et un proprio heureux.**

de quelque autre bord de large, identifiant sa silhouette entre cent. Mais voilà, il était alors celui d'un autre, intouchable. Néanmoins je continuai à l'aimer, sans espoir et sans chagrin. Passèrent les années, blanchirent les cheveux et cédèrent les coutures des bateaux en bois!

Et puis un jour, voici six ans, le **Hwann** se retrouva sur le quai du B.R.Y.C. avec un curieux ébéniste turc qui effectuait des réparations pour le moins déconcertantes. Nul doute que le propriétaire qui lui avait confié son bateau, connaissait notre homme. Toutefois après une brève remise à l'eau, le voilier revint rapidement sur le quai et y entama son agonie. Le Turc s'occupait tandis que son propriétaire de patron était malade. Lentement le bateau se dessécha, ploya sous les mauvais traitements. Le proprio aussi. J'appris la mise en vente du **Hwann** mais, hélas, à un prix excessif et essayai de me faire une raison; ce ne serait pas le premier bateau qui se mourait, le propriétaire étant trop triste de leur sort à tout les deux pour réagir.

Quelque temps plus tard pourtant, un quidam m'appela pour m'annoncer qu'il avait pour mission de se débarrasser du **Hwann**. Curieux intermédiaire! Comme depuis des années je savais chanter *Drunken Sailor*, j'achetai le bateau par télé-

phone et, à peine raccroché, m'élançai vers lui. Tout en m'interrogeant aussi. Allais-je le faire entrer dans mon magasin par les toits, comme les précédents; deviendrait-il une vraie 'demi-coque' dans un nouveau lieu? Allait-il devenir l'écrin un peu massif des soies du **Chien Vert**? Non, rien de tout cela. Ma décision fut prise à la seconde où je descendis de son échelle: il renaviguerait! Marre de faire rêver les clients avec des bateaux immobiles, accrochés aux murs. Cette fois-ci, je les emmènerais naviguer, je leur montrerais jusqu'où les 'Tissus du Chien Vert' plongent leurs racines dans le monde nautique. Seuls restaient à convaincre le 'fils-aussi-patron' et le comptable. Ce qui fut fait sans délai.

non plus; rien n'est jamais acquis. Mais à présent nous voilà tous deux à nouveau sur pied, l'amitié de Jan, d'Hélène, son épouse, et des miens nous a portés. C'est merveilleux!...»

Quelques mois plus tard il fut décidé de participer à Ostende à l'Ancre et de saisir cette opportunité pour y baptiser le bateau, le dimanche 29 mai. Ce jour-là, après une très belle homélie de l'aumônier Demaeght où se mêlaient les destins des hommes et des voiliers, le **Chien Vert** fut mis à l'eau, acclamé par la foule et le concert des cornes de brume de tous les bateaux du port. Cet instant-là fut pour son skipper, absolument ému, rien que du pur bonheur!



**Concrétisation d'un long rêve et moment de pur bonheur!**

En 2003 le bateau fut emmené à Zeebruges et confié aux bons soins de restauration de l'artiste-artisan Jan Vandamme. Las, les nouvelles ne furent jamais bonnes: le démontage révéla tant d'éléments à remplacer que le budget initial explosa. Pour étaler les dépenses, il fallut ralentir le chantier.

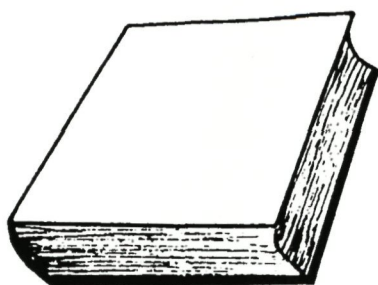
De mon côté, par solidarité sans doute, les médecins m'annoncèrent une très mauvaise nouvelle. Alors, pendant des mois j'allais vers mon bateau pour nous regarder renaître. Jan ne renonça pas, mon médecin

Et comme il attendait ce moment depuis quarante ans, nul ne reprocha aux musiciens et amis embarqués sur le **Grand Turk** pour la réception qui suivit, de chanter en chœur avec lui: *What shall we do with a drunken sailor...*

Photos Fr. Philips

Saint Bernard du Spuikom





# Boekbesprekingen

door F. Neyts

## “Mariner’s Launch”

Bij Whittles Publishing verscheen het boek “Mariner’s Launch”, geschreven door Ray Solly.

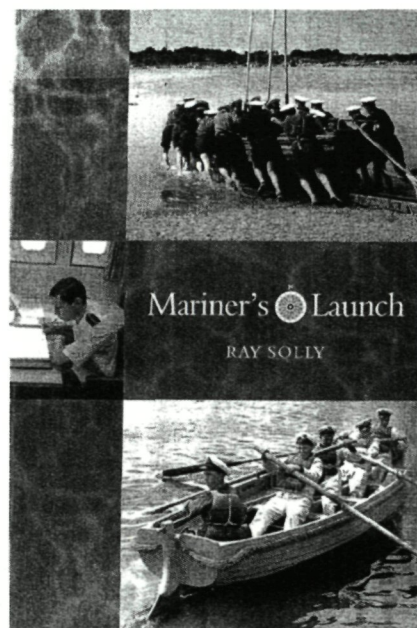
Het boek brengt de kroniek van het opgroeien van nietswetende, zestienjarige cadet tot een volwassen man, die uiteindelijk het bevel zal voeren over een vrachtschip. De lezer volgt zijn reizen, zijn escapades en uitzichtloze situaties waarin hij, bij gebrek aan ervaring, verzeilt.

Het boek brengt een prachtig beeld van het leven aan boord van koopvaardij schepen in de vijftiger jaren, de ‘gouden eeuw’ uit de scheepvaart. Meteen wordt ook het schril contrast met de moderne containervaart duidelijk.

De lezer zal aan dit boek ongetwijfeld heel wat aangename leesuren beleven.

**“Mariner’s Launch”**  
(ISBN 1-904445.03.9)  
telt 181 pagina’s en kost £16.95.

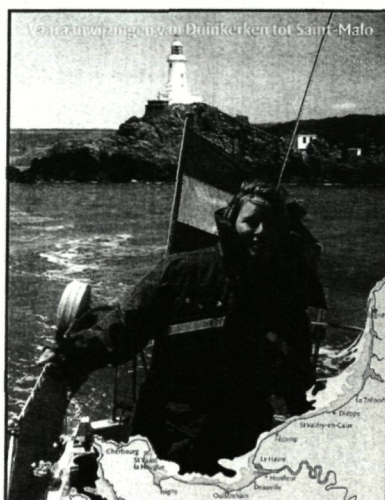
Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij de uitgever, Whittles Publishing, Dunbeath Mains Cottages, Dunbeath, Caithness, KW6 6EY, Scotland, UK



## “De Overtocht naar Normandië en de Kanaaleilanden”

In dit rijk geïllustreerde boekwerk neemt de bekende zeezeiler en watersportjournalist Ben Hoekendijk je mee naar het Bourgondische Normandië en de unieke Kanaaleilanden. Als je rekening houdt met de specifieke eigenschappen van dit vaargebied, is het varen daar een waar genot. De prachtige kusten, de gezellige haventjes en baaitjes maken een trip naar die regio een onvergetelijke topper. Maar ook op cultureel en historisch vlak heeft die regio heel wat in petto. Denken we alleen nog maar aan D-day.

Ben Hoekendijk bracht met zijn boek een onmisbare gids uit voor al wie de steven die richting uit loodst.



**De overtocht naar Normandië en de Kanaaleilanden**

Ben Hoekendijk

“De Overtocht naar Normandië en de Kanaaleilanden” (ISBN 90.5961.003.2) werd op A4-formaat uitgebracht en telt 128 pagina’s. Het kost 49.50 euro.

Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodgem.

Tel. +32(0)53/76.72.26

Fax: +32(0)53/78.26.91

website: [www.agorabooks.com](http://www.agorabooks.com)



## **"Maritime Britain"**

Bij Adlard Coles Nautical verscheen onder de titel "Maritime Britain, A Celebration of Britain's Maritime Heritage" een buitengewoon interessant boek.

Groot-Brittannië is een eiland. Zijn geschiedenis en karakter werden bepaald door de zee. De volledige maatschappij, zijn cultuur en kunstuitingen zijn dan ook doorweven door 'het maritieme'. Auteur Paul Heiney slaagde er met "Maritime Britain" in een overzichtsgids samen te stellen met meer dan zeshonderd maritieme musea; historische schepen en kustattracties. Zijn het nu de vuurtorens van Cornwall, het geboortehuis van Lord Nelson of de Schotse visserijsector, noem maar op, alles wat hoe dan ook iets met het maritieme te maken heeft zal men in de gids terugvinden.

Een korte beschrijving, eventueel interessante contacten, de openingsuren worden voor iedere bezienswaardigheid opgegeven.

Groot-Brittannië is de bakermat van de moderne zeevaart. De zee is er nooit ver weg. Wie van die zee houdt zal in deze gids alles vinden om een bezoek aan het Albion een nautische koers te geven.

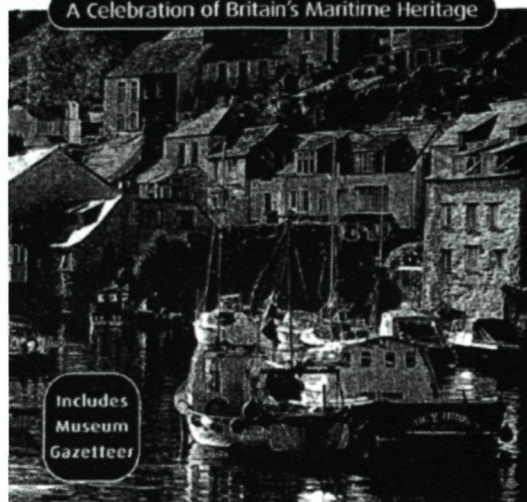
"Maritime Britain" (ISBN 0-7136-7091-6) werd op een handig formaat uitgegeven en telt 296 pagina's. De tekst werd met honderden kleurenfoto's verlucht. De kostprijs, £12.99, is goedkoop te noemen, rekening houdend met de kwaliteit van dit werkje.

Bestellen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij, Adlard Coles Nautical, 37 Soho Square, London W1D 3QZ, UK.

Tel. +44.20.7758.0200  
Fax +44.20.7758.0222

# MARITIME BRITAIN

A Celebration of Britain's Maritime Heritage



PAUL HEINEY

## **"Zelf Wind Voorspellen"**

"Zelf wind voorspellen", een uitgave van De Alk & Heijnen Watersport, is een handig naslagboekje bestemd voor iedereen die buiten werkt of er zich ontspant, zoals zeilers in een open boot, toer- of wedstrijdzeilers, vissers, motorbootvaarders, wandelaars, boeren of piloten. De overzichtelijke schema's en de vele kleurenfoto's stellen iedere buitensporter in staat om aan de hand van de wolkenlucht en andere aanwijzingen weloverwogen te bepalen hoe de wind zich zal gaan gedragen. Het boek werd geschreven door Alan Watts, voormalig meteoroloog, die jarenlang studies heeft gemaakt van veranderingen in de wind en andere kortstondige weersomslagen.

"Zelf wind voorspellen" (ISBN 90.5961.010.5) werd op handig formaat uitgegeven en telt 112 pagina's. Het kost 22.50 euro.



Aankopen kan via de boekhandel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodegem.

Tel. +32(0)53/76.72.26  
Fax: +32(0)53/78.26.91  
website: [www.agora.com](http://www.agora.com)



## **"Globalisation, Policy and Shipping"**

Bij Evangelia Selkou, verscheen het boek "Globalisation, Policy and Shipping. Fordism, Post-Fordism and the European Union Maritime Sector".

De internationale scheepvaartsector is de grootste 'logistics provider' ter wereld en is verantwoordelijk voor ongeveer 95% van alle goederentransport ter wereld, inclusief een belangrijk deel politiek-gevoelige ruwe olie. Dit boek biedt de allereerste hedendaagse analyse van de belangrijkste met elkaar verweven thema's betreffende de internationale scheepvaartindustrie en haar ontwikkeling in het kader van de toenemende globalisering en internationalisering.

Het boek toont de groeiende verwevenheid van de spelers in een supranationale context.

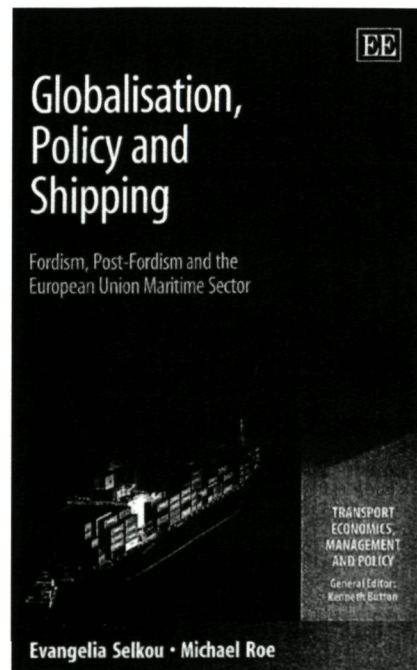
Specifiek onderzoekt auteur Michael Roe de rol en de invloed op deze evolutie van supra-nationale organisaties zoals de Europese Unie en de rol die de individuele lidstaten hierin spelen.

Aanschaffen via de boekhandel of bij Edward Elgar Publishing Ltd, Glensanda House, Montpellier Parade, Cheltenham, Glos GL50 1UA, UK.

Tel. +44.1242.226934

Fax +44.1242.262111

"Globalisation, Policy and Shipping"  
(ISBN 1-84376-934-4)  
telt 256 pagina's en kost £59.95.



## **"Waypoints"**

Voor al wie het water op gaat verscheen bij uitgeverij De Alk & Heijnen Watersport het bijzonder nuttige boekje "2005 Waypoints, IJsselmeer + Nederlandse en Belgische kustwateren". Het boekje, een onmisbare gids voor GPS-bezitters, werd samengesteld door Paul Schol. GPS-apparatuur is nu vrijwel op elk toerjacht aanwezig en maakt het mogelijk zeer nauwkeurig te navigeren. Een waypoint of routepunt is een punt op aarde,

uitgedrukt in breedte- en lengtecoördinaten. Door waypoints in te voeren in een GPS-ontvanger wordt navigeren een fluitje van een cent. Paul Schol maakte er een handig boekje van met alle belangrijkste waypoints van de Nederlandse en Belgische kust, van Delfzijl tot Nieuwpoort en van het IJsselmeer.

"2005 Waypoints. IJsselmeer + Nederlandse en Belgische kustwateren" (ISBN 90.5961.033.4) werd op handig formaat uitgebracht en telt 42 pagina's.

Aankopen kan in de watersportwinkel. In België worden de titels van De Alk & Heijnen Watersport verdeeld door Agora Uitgeverscentrum te Aalst-Eerembodegem.

Tel. +32(0)53/76.72.26

Fax : +32(0)53/78.26.91

website: [www.agorabooks.com](http://www.agorabooks.com)

Het boekje kost slechts 8,50 euro.





## KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

### BENOEMINGEN - PROMOTIONS

CPF	C.	RENARD	26/06/2005	MTC	J.-L. GABRIN	27/09/2005
1MP	P.	CLYNCKEMAILLIE	26/09/2005	MTC	A. HILLEWAERT	27/09/2005
1MP	K.	COSTENS	26/09/2005	MTC	A. LEBRUN	27/09/2005
1MP	G.	DE RIDDER	26/09/2005	MTC	J. MARINO	27/09/2005
1OM	J.	DESMET	26/06/2005	MTC	F. PODEVYN	27/09/2005
1MP	A.	GABRYS	26/06/2005	MTC	Y. RAMAN	27/09/2005
1OM	J.	MOMBERT	26/06/2005	MTC	D. RYCKAERT	27/09/2005
1OM	P.	VAN HESE	26/06/2005	MTC	M. STEELANDT	27/09/2005
1MP	M.	VANSLAMBROUCK	26/09/2005	MTC	J. THIELENS	27/09/2005
1MC	D.	ASPESLAGH	26/06/2005	MTC	P. VANHOUCKE	27/09/2005
1MC	G.	BLOMME	26/06/2005	MTC	L. VANSIMPSEN	27/09/2005
1MC	C.	BOMMAREZ	26/09/2005	1KC	C. ALLOO	26/06/2005
1MC	G.	COUSSAERT	26/06/2005	1QC	P. BORZYKOWSKI	26/06/2005
1MC	T.	CREMER	26/09/2005	1KC	R. COPMAN	26/06/2005
1MC	W.	DEMESSEMAEKER	26/09/2005	1KC	M. DE MEULENAERE	26/06/2005
1MC	C.	DEPECKER	26/09/2005	1KC	P. DE MOOR	26/06/2005
1MC	P.	DRIEGHE	26/06/2005	1KC	H. DE SWAEF	26/06/2005
1MC	T.	EASTON	26/06/2005	1KC	V. DE WISPELAERE	26/06/2005
1MC	F.	FILEE	26/09/2005	1QC	E. MINEUR	26/06/2005
1MC	P.	FOCKENOV	26/09/2005	1KC	R. NOBUS	26/06/2005
1MC	Y.	GODERIS	26/06/2005	1KC	P. RENIER	26/06/2005
1MC	C.	GOUBERT	26/09/2005	1QC	P. VAN DE WOESTYNE	26/06/2005
1MC	D.	HUYGHEN	26/06/2005	1QC	J.-M. VANDER ZANDE	26/06/2005
1MC	M.	LAUWERES	26/06/2005	1KC	P. VANTORRE	26/06/2005
1MC	R.	LOUIS	26/06/2005	KMC	R. VERWICHTE	26/06/2005
1MC	S.	MEVIS	26/06/2005	QMT	N. CRICK	26/06/2005
1MC	G.	PAUWELS	26/06/2005	QMT	L. GODEFROID	26/06/2005
1MC	L.	QUENON	26/06/2005	QMT	C. LEFEBVRE	26/06/2005
1MC	J.	STASSYNS	26/06/2005	KMT	S. MICHIELS	26/06/2005
1MC	M.	THERSSEN	26/06/2005	KMT	L. PYPE	26/06/2005
1MC	I.	TSEKOURAS	26/06/2005	QMT	S. ROOS	26/06/2005
1MC	B.	VAN ISEGHEM	26/06/2005	1MT	H. BARNABE	1/04/2005
1MC	D.	VANLEENHOVE	26/06/2005	1MT	D. BROGNAUX	1/09/2005
1MC	J.	VERMOOTE	26/06/2005	1MT	B. CATTOOR	1/09/2005
1MC	J.	VIERENDEELS	26/09/2005	1MT	M. DE SMET	1/09/2005
1MC	J.	WILLEMS	26/06/2005	1MT	S. DUYM	1/04/2005
1MR	M.	MEEUS	26/09/2005	1MT	E. GENICOT	1/09/2005
MTC	H.	ANSEEUW	27/09/2005	1MT	D. LEDOUX	1/08/2005
MTC	Y.	ANTHIERENS	27/09/2005	1MT	A. PIETERS	1/09/2005
MTC	G.	BAYOT	27/09/2005	1MT	K. RUCINSKI	1/08/2005
MTC	P.	BULTINCK	27/09/2005	1MT	S. VANDEN ABEELE	1/09/2005
MTC	G.	DECMYN	27/09/2005	1MT	D. VANLEENHOVE	1/08/2005
MTC	C.	FRANCKX	27/09/2005			



## AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

### ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
NAMEJS	M03	LAT	27/06/2005	15/07/2005	ZEEBRUGGE
SUDUVIS	M52	LIT	27/06/2005	15/07/2005	ZEEBRUGGE
WAMBOLA	M311	EST	27/06/2005	15/07/2005	ZEEBRUGGE
WILLEMSTAD	M864	NL	1/07/2005	4/07/2005	OOSTENDE
ASTA	G785	GE	5/07/2005	7/07/2005	OOSTENDE
BLAZER	P279	UK	8/07/2005	9/07/2005	OOSTENDE
EGLANTINE	A771	FR	8/07/2005	11/07/2005	BRUGGE
GLYCINE	A770	FR	8/07/2005	11/07/2005	BRUGGE
JAGUAR	A750	FR	8/07/2005	11/07/2005	BRUGGE
LYNX	A751	FR	8/07/2005	11/07/2005	BRUGGE
PUNCHER	P291	UK	8/07/2005	9/07/2005	OOSTENDE
RANGER	P293	UK	8/07/2005	9/07/2005	OOSTENDE
TIGRE	A754	FR	8/07/2005	11/07/2005	BRUGGE
TRACKER	P274	UK	8/07/2005	9/07/2005	OOSTENDE
TRUMPETER	P294	UK	8/07/2005	9/07/2005	OOSTENDE
ARCHER	P264	UK	14/07/2005	15/07/2005	BRUGGE
EXAMPLE	P165	UK	14/07/2005	15/07/2005	BRUGGE
EXPLORER	P164	UK	14/07/2005	15/07/2005	BRUGGE
RAIDER	P275	UK	14/07/2005	15/07/2005	BRUGGE
AACHEN	L110	UK	26/07/2005	27/07/2005	OOSTENDE
BULWARK	L15	UK	29/07/2005	1/08/2005	ZEEBRUGGE
WILLEMSTAD	M864	NL	23/08/2005	22/09/2005	ZEEBRUGGE
PLUVIER	P678	FR	26/08/2005	29/08/2005	BRUGGE
SEGURA	M311	SP	28/08/2005	9/09/2005	ZEEBRUGGE
BAYERN	F217	GE	2/09/2005	5/09/2005	ZEEBRUGGE



**P293 Ranger**

*Foto's / photos: G.A.H. Toremans*



**L15 Bulwark**



## Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



1LZ(B.D.) J. GOVAERTS



1OM(B.D.) E. HAVERALS



1MP(E.R.) J.-J. "PREVOT



1MC(B.D.) J. VAES



1LV(E.R.) B. PIETTE



MTC(B.D.) C. DENTANT

**Met leedwezen melden wij U het overlijden van:**

**C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:**



1LZ(B.D.) G. BEIRENS



1MC(B.D.) H. GERETS

1MC(B.D.) G. D'HONDT  
1MC(B.D.) M. LEFEVER



## LEDEN WELDOENERS

## MEMBRES BIENFAITEURS

- ADRIAENSSENS A. Oppermeester - TIELRODE  
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
ARRIGHI D. - KRAAINEM  
BACK S. - BRUXELLES  
BAERT H. - HASSELT  
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef - OOSTENDE  
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
HOUTAIN-LE-VAL  
BEKAERT M.-P. Mevr. - OUDENAARDE  
BELLEMANS R. - TUBIZE  
BERGEZ J. Capitaine de corvette -BRUGGE  
BERO M. - OOSTENDE  
BOECKMANS R. - AUDERGHEM  
BOFFE A. - BRUXELLES  
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE  
BONNEWIJN F. - TERVUREN  
BORGHES B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE  
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN  
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN  
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS  
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE  
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS  
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU  
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE  
COGGHE C. Eerste Matroos - OOSTENDE  
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE  
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE  
CORNUT Th. Mevr. - GISTEL  
CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE NATIONAL  
BRUXELLES  
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE  
CUYPERS-WOUTERS C. Mevr. Wwe. - BRUGGE  
DAMMAN L. Luitenant-ter-zee - VARSENARE  
DAMMAN-KONINGS - KOEKEBERG  
DANGOTTE J. - BOUSVAL  
DEBBAUT A. - OOSTENDE  
DE BIE R. - BRUXELLES  
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
BRUXELLES  
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee 1e kl.(R) - LANGEMARK  
POELKAPELLE  
DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE  
DE CLEYN A. - WILRIJK  
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
RHODE ST. GENESE  
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT  
DE DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
BRUXELLES  
DE HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
SERVILLE  
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN  
DE KIMPE E. - RUPELMONDE  
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO  
DE METS A. Korvetkapitein (T) - VARSENARE  
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
DENAUV J.-L. Eerste meester chef - SNELLEGEEM  
DEPOORTER V. - HOEVENEN  
DEROO J. - DESTELBERGEN  
†DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES  
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD  
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN  
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
DE VALKENEER F. - WATERLOO  
DE VOS J. Kapitein-ter-zee - DAMME  
DE WACHTER M. MERKSEM  
DE WACHTER W. - BORGERHOUT  
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DHONT G. - LIMELETTE  
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE  
DUMONT R. - GENT  
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX  
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES  
ECTIONS M. Flottieljeadmiraal - HOFSTADE  
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG  
ESCH P. - BRUXELLES  
EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER  
FAICT M. - BRUGGE  
FALASCA A. - CHIEVRES  
FASBENDER B. - PARIS  
FILIAERT A. - LAARNE  
FILIAERT N.V. - GENT  
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES  
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK  
GODDAERT M. - EKEREN  
GOETHALS W. Flottieljeadmiraal - VINKT  
GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT  
GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE  
GROESEMANN M. CPT CRCM - IXELLES  
GUILLAUME C. Eerste Kwartiermeesterchef - AUDERGHEM  
HACHA Ch. - HERENT  
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES  
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK  
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN  
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE  
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
HERBOTS P. - HASSELT  
HERMIS - OOSTENDE  
HERNOU R. - BRUGGE  
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE  
HEUSDENS R. - STOU MONT  
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER  
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE  
HOUSSEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.  
MONS  
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK  
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG  
ISTAS G. Mevr. - BRUGGE  
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL  
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM  
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
JANSSENS P. - KAPELLEN  
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN  
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
LAMBRECHTS L. - STABROEK  
LAUWERS R. - ANTWERPEN



LEDOUX D. - PROFONDEVILLE  
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. - OOSTENDE  
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING  
 LEKEUX R. - OTTIGNIES  
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. LINKEBEEK  
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE  
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN  
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MAES F. - BRASSCHAAT  
 MARSIA L. Capitaine de vaisseau - VIRGINAL-SAMME  
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE  
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES  
 MONIQUET "THE NELSON SWEEPER" G. - TIENEN  
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES  
 MULTI N.V. - KRUIBEKE  
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN  
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT  
 KEMPEN GEEL  
 NAVDETANT - ANTWERPEN  
 PANESI R. - OOSTENDE  
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN  
 PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK  
 PIRONGS P. - OEVEL  
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN  
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE  
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE  
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RASQUIN R. - BRUXELLES  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK  
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD  
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SANDRAS Ph. - BREDENE  
 SAUWEN J. - BRUXELLES 2  
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE  
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN  
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE  
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. Maître-chef - HEIST-AAN-ZEE  
 SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK  
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - Tervuren  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)  
 BRAINE L'ALLEUD  
 THYS R. - EDEGEM

TRUSSART B. - BRUXELLES  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe Erefregatkapitein  
 OOSTENDE  
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. - SINT-AMANDSBERG  
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE  
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)  
 COURT ST. ETIENNE  
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK  
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN  
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MECHELEN  
 VANDERBEKEN Ch. - ITERBEEK  
 VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU  
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.) - STERREBEEK  
 ZAVENTEM  
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - CONCARNEAU FINISTERE  
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN  
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-TILL.  
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP  
 VAN LIDTH DE JEUDE C. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - MIGNAULT  
 VAN NECK D. - AALST  
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein - BOVEKERKE  
 VANTORRE A. - OOSTENDE  
 VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE  
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT  
 ANTWERPEN  
 VERHEYDEN - BRUXELLES  
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES  
 VERRIEST H. Mevr. - OOSTKAMP  
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE  
 VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN  
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT  
 VOITH S.A. - BRUXELLES  
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT  
 OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Amiral de division - BRUGGE  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL  
 WAULSORT  
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES  
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 15 september 2005  
 Clôturé à la date du 15 septembre 2005





## EADS Defence Electronics. The Innovative Power.

En tant que fournisseur de technologie de premier rang nous développons des senseurs, des systèmes d'avionique et appareils de guerre électronique pour toutes plates-formes déployées par les forces armées autour du monde.

Avec des solutions innovatrices nous vous aidons à effectuer vos missions avec succès.

*Als eersterangs leverancier van technologie ontwerpen wij sensoren, luchtvaart-elektronica en apparatuur voor elektronische oorlogsvoering voor alle platformen die door strijdkrachten wereldwijd ingezet worden.*

*Met innovatieve oplossingen helpen wij U om uw missies succesvol uit te voeren.*

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.  
[www.eads.com](http://www.eads.com) [de@eads.com](mailto:de@eads.com)

### EADS

Defence Electronics

D-89070 Ulm

Phone: +49 (0) 731. 392-3900

Fax: +49 (0) 731. 392-203900

### EADS Defence & Security Systems Belgium NV

Siemenslaan 16

B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802

Fax: +32 (0) 50.831-803

